12e Année N° 552 — 50 centimes — 17 Avril 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : PARIS = ROUBAIX

Les Triomphateurs de Monaco

***Chantecler*, vainqueur du Championnat de la Mer et *Duc*, gagnant de la Course du mille, moteur Brasier, coque Despujols.**

(Voir pages 246 à 249.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ., 24 fr. — Étranger, 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

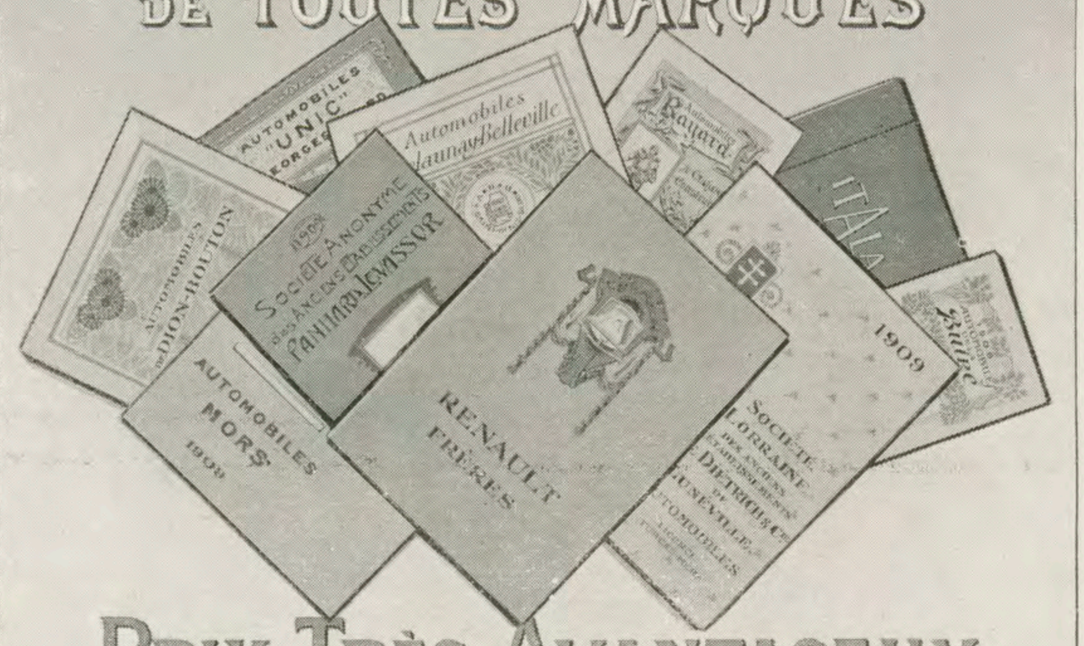
PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme . PARIS

BANQUE AUTOMOBILE

ses Bureaux et ses Halls d'Exposition
10, Rue de Castiglione, PARIS

VENTE D'AUTOMOBILES
DE TOUTES MARQUES



PRIX TRÈS AVANTAGEUX

DEMANDEZ LE " GUIDE-AUTO "

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG
SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux BAS ÉLASTIQUES
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES
SUITES d'HYDARTROSE,
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.
MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT
Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" adressée franco.

la voiture de tourisme
la plus pratique

Double Phaéton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :
29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISYN

Cycles
Gladiator

& lit dans le Catalogue 1909
"l'Entretien de la Bicyclette"
" & l'Hygiène du Cycliste "
ENVOYÉ GRATIS SUR DEMANDE
Direction au Pré St Gervais. (Seine)

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELEE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 288-41.

RENEZ GARDE, Madame

...s commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...agées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille ...tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ...dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
...AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)

GRIFFON

DÉTAIL
22, Av. de la
Gde-Armée.

PARFUM
POMPEÏA

L.T. PIVER
PARIS

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

Cycles " LEGISLATOR "
41, rue Richelieu — Paris
...S. — On offre forte remise à toute personne désirant ...uper du placement de nos bicyclettes. Catalogue franco.

Société Lumière et ses Fils LYON

LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs **COULEURS** est la
Plaque "AUTOCHROME"
EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ
A. & E. LUMIÈRE
Breveté
dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine
Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" **Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures**
L'AGENDA LUMIÈRE 1909 format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

PETITES ANNONCES

Vichy : A louer aux environs belle villa meublée, parc, grand jardin, garage automobile. Eau. éclairage électricité. S'adresser à : M. Bouculat, 12, rue Burnol à Vichy

Jeunes filles ayant loué un très bon tennis, Porte Maillot, demandent partenaires. Mlle Bunel, 52, rue Perronet, Neuilly.

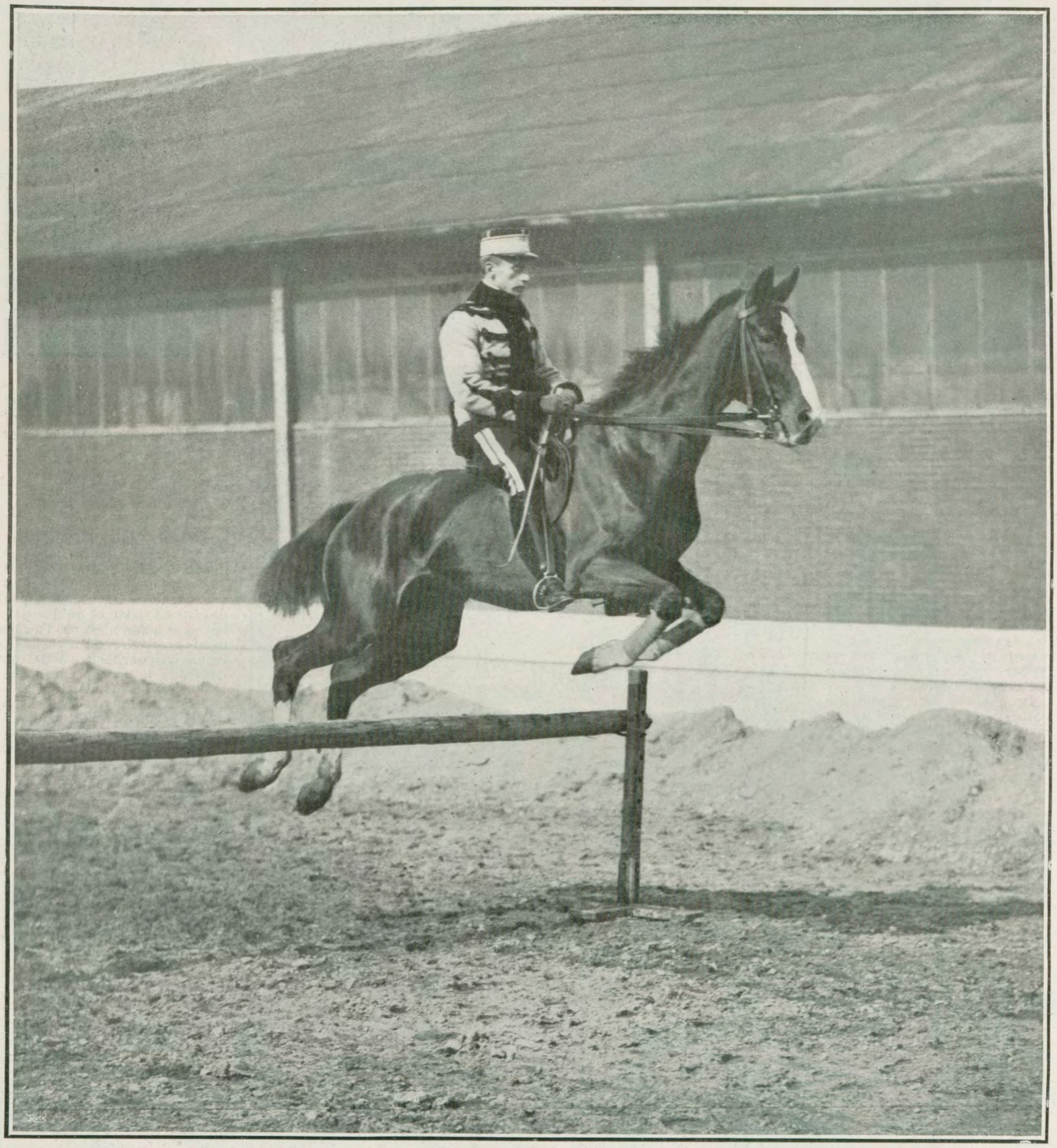
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on april 17th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

17 Avril 1909 — N° 552
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

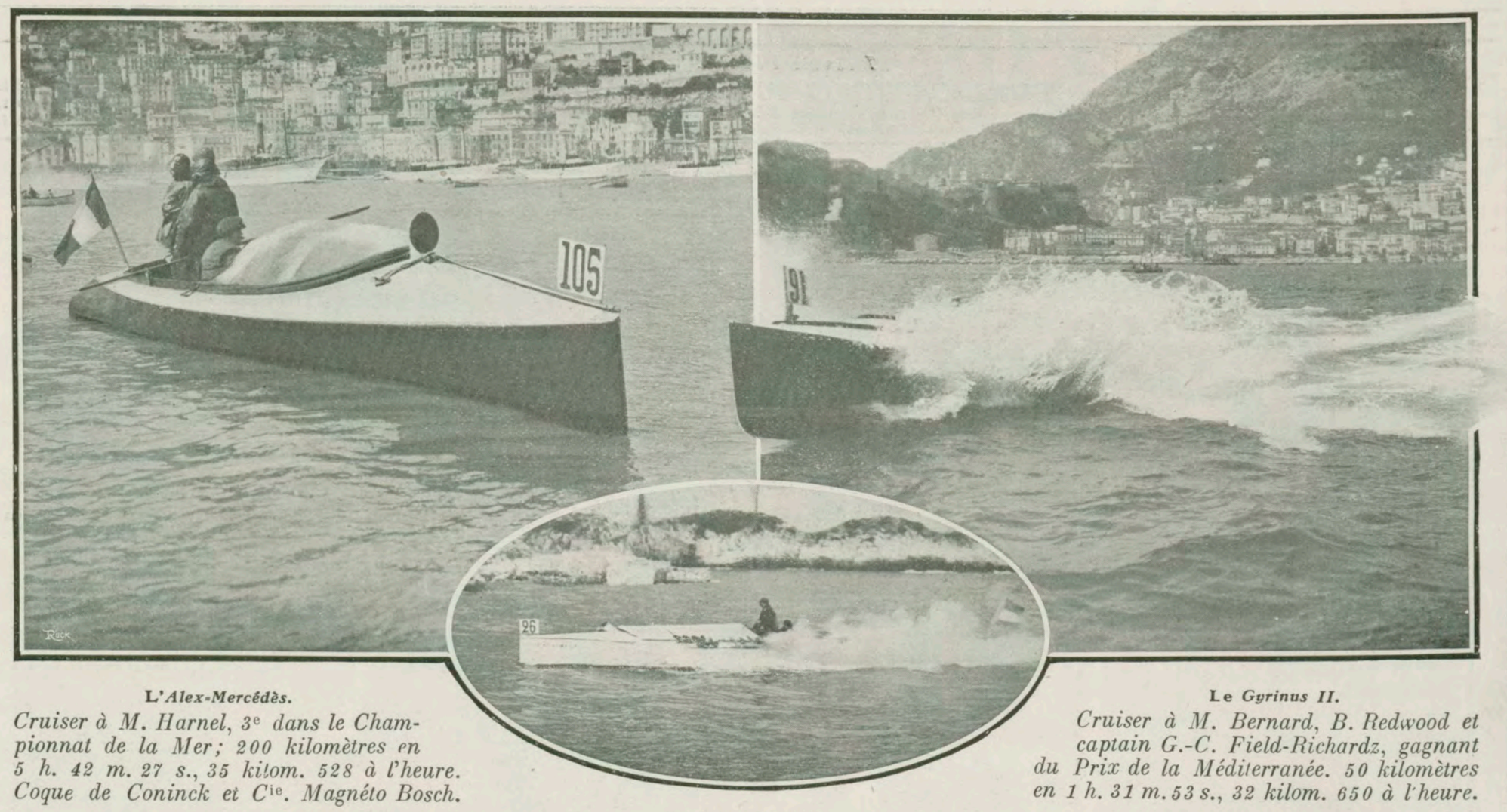


LE LIEUTENANT DE MÉRIC DE BELLEFON, GAGNANT DU CHAMPIONNAT DU CHEVAL D'ARMES (1)

Le Championnat du cheval d'armes s'est disputé pour la huitième fois, en même temps que le Concours hippique. Sur 31 concurrents présentés au manège, 29 ont pris part à l'épreuve sur route et 28 se sont présentés aux obstacles de Vincennes et du Concours hippique. C'est le lieutenant de Méric de Bellefon, du 18e chasseurs, qui s'est classé premier sur sa jument pur-sang, Raymonde II, par Le Pompon et Retouche.

(1) Voir page 258.

LE MEETING DE MONACO (1)

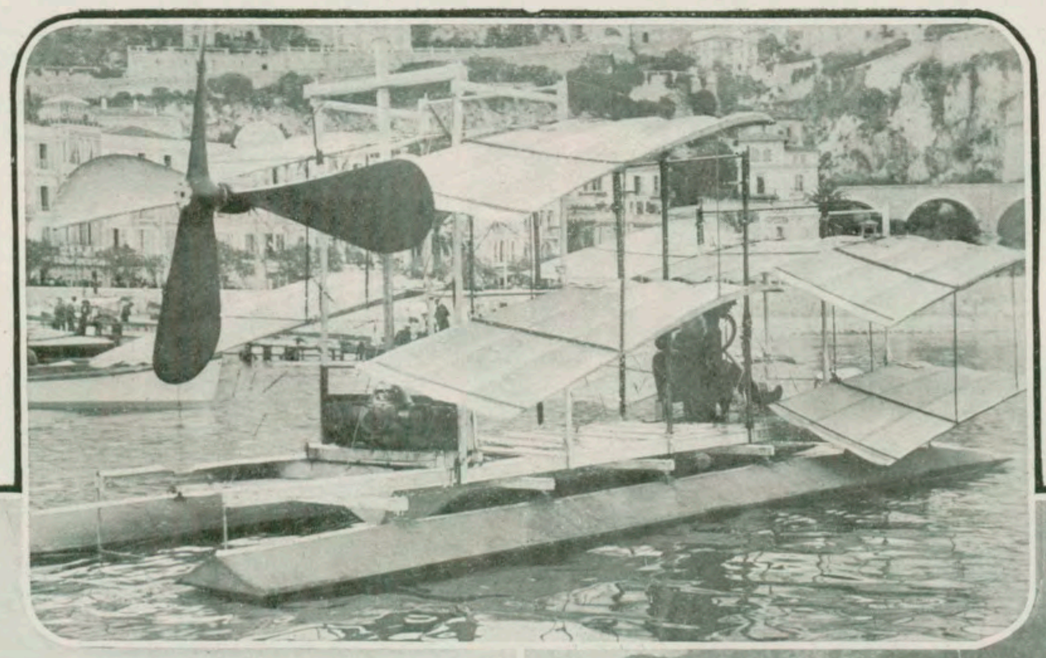


L'*Alex-Mercédès*.
Cruiser à M. Harnel, 3e dans le Championnat de la Mer; 200 kilomètres en 5 h. 42 m. 27 s., 35 kilom. 528 à l'heure. Coque de Coninck et Cie. Magnéto Bosch.

Le *Prinz-Heinrich*.
Cruiser allemand qui s'est coupé en deux aux essais et a coulé à fond.

Le *Gyrinus II*.
Cruiser à M. Bernard, B. Redwood et captain G.-C. Field-Richardz, gagnant du Prix de la Méditerranée. 50 kilomètres en 1 h. 31 m. 53 s., 32 kilom. 650 à l'heure.

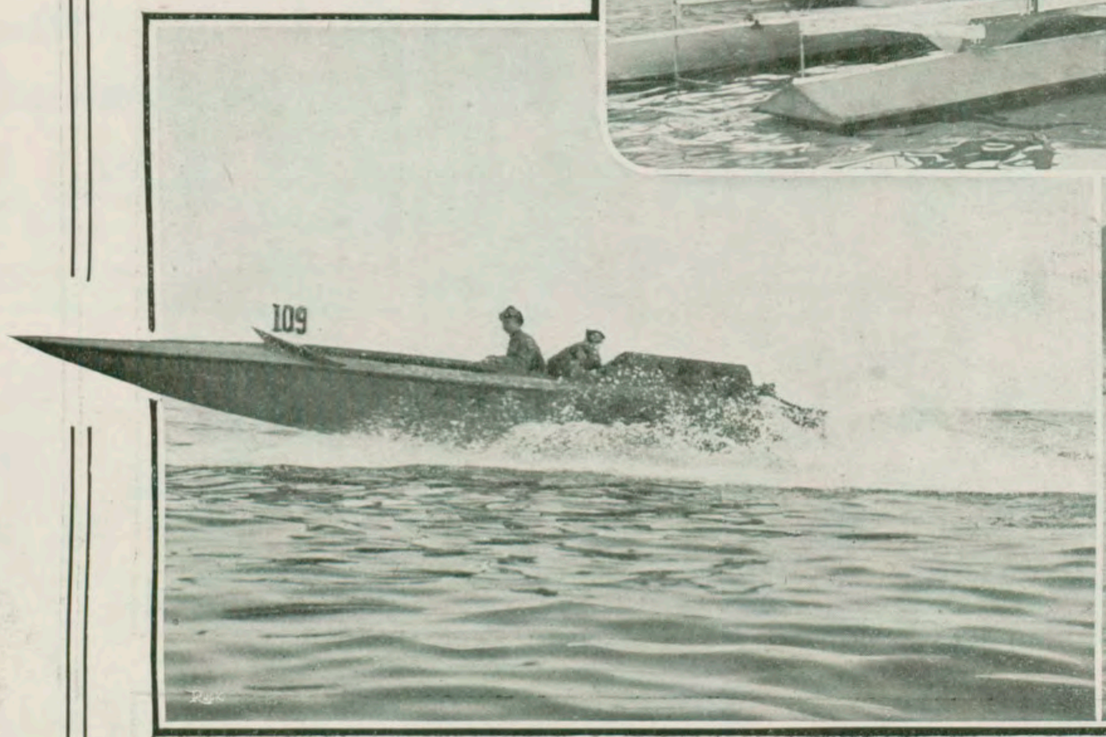
Les canots ont tenu ce qu'ils promettaient ✍ Tous les records ont été battus ✍ L'Angleterre gagne la coupe des Nations ✍

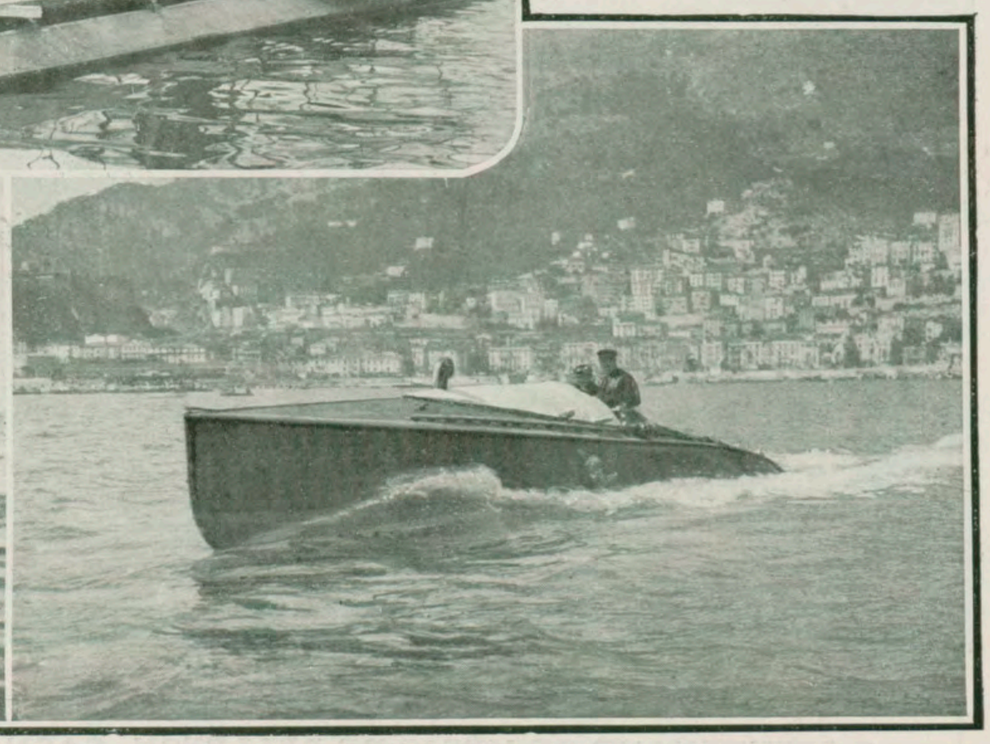


COMME on pouvait s'y attendre, comme nous l'avions fait prévoir, les résultats obtenus cette année au Meeting de Monaco ont dépassé tout ce que l'on avait fait jusqu'ici; tous les records de vitesse, aussi bien en cruisers qu'en racers, ont été battus, et de loin.

Deux autres records ont été battus également, celui du nombre des partants dans les différentes épreuves, et celui du beau temps.

C'est à peine si, le premier jour, en présence d'une houle un peu forte, l'épreuve des petits racers dut être remise. Toutes les autres journées furent magnifiques : pas même de houle, à peine un peu de clapotis, juste ce qu'il en fallait pour qu'on n'ait pas l'air de courir en rivière. Et cependant, cela suffit pour mettre à mal un des plus beaux spécimens de l'industrie allemande, le *Prinz-Heinrich*. Ce petit cruiser, qui avait déjà montré qu'il ne tenait pas du tout la mer, sortit le matin pour prendre le départ de sa série, quand, tout à coup, la





Le *Delahaye-Nautilus IX*.
Cruiser glisseur, à M. Delahaye, gagnant du Prix de la Côte d'Azur (8 mètres à 12 mètres), 50 kilomètres en 1 h. 13 m. 55 s., 40 kilom. 586 à l'heure.

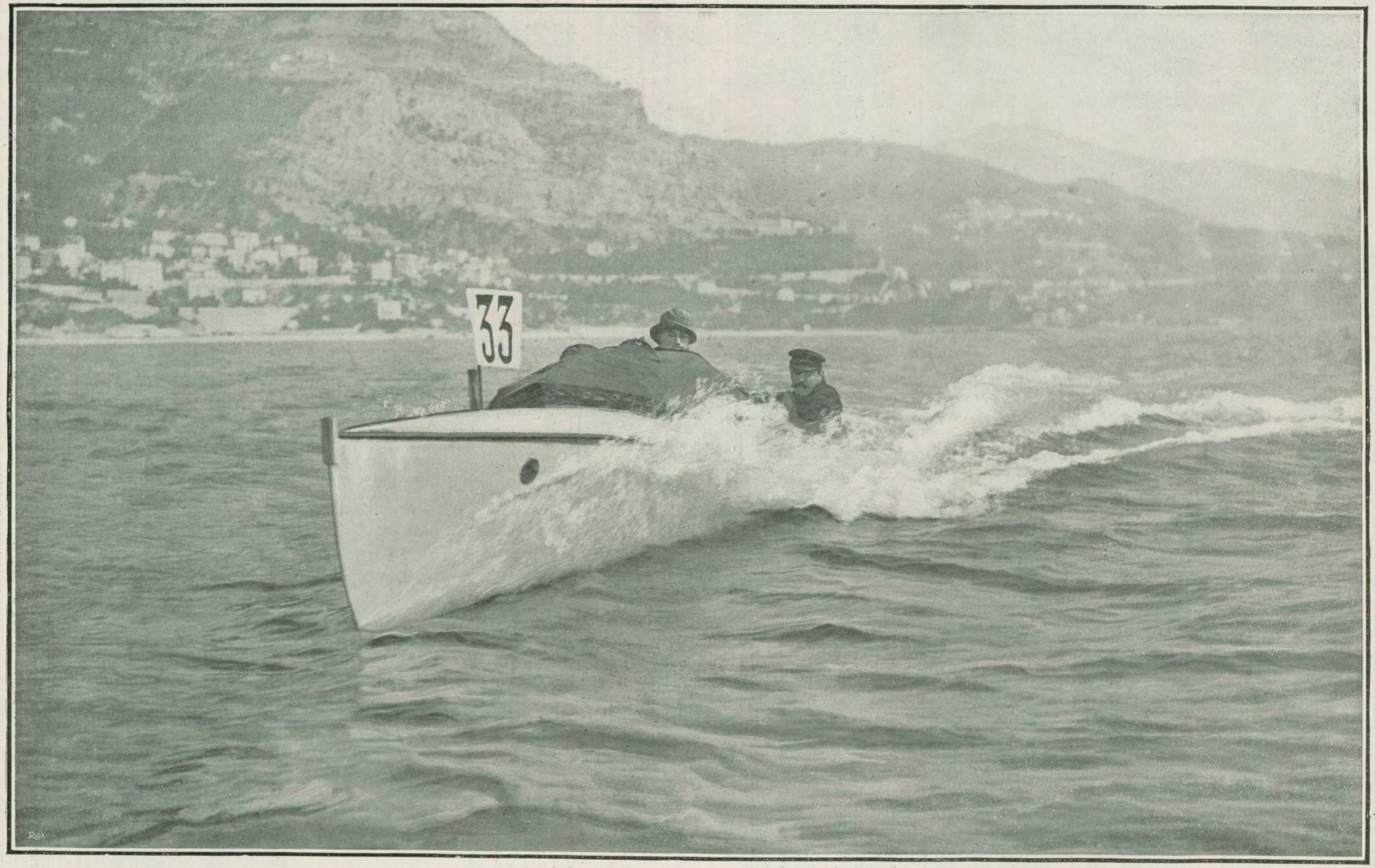
L'aéroscaphe Ravaud.
Ce bizarre engin, ni bateau, ni aéroplane, n'a encore rien fait de bien concluant.

Le *Telé-Mors*.
A M. Crucq, second du Championnat de la Mer. 200 kilomètres en 5 h. 6 m. 36 s., 39 kilom. 148 à l'heure. Coque de Coninck et Cie.

(1) Voir le nº 551.

La Vie au Grand Air

LE MEETING DE MONACO



LE *SIZAIRE & NAUDIN*, GAGNANT DES PETITS CRUISERS

Le petit bateau de Sizaire et Naudin, avec son moteur monocylindrique de 100 m/m d'alésage, a battu de loin le record de sa catégorie. Il a dépassé le 30 à l'heure et atteint presque cette vitesse sur la moyenne. Il a, en effet, gagné le Prix de l'International Sporting Club, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 43 m. 23 s., soit à la moyenne de 29 kilom. 065 à l'heure, battant de près d'une demi-heure le plus proche de ses concurrents. Moteur Sizaire et Naudin. Coque Despujols. Magnéto Nilmelior.

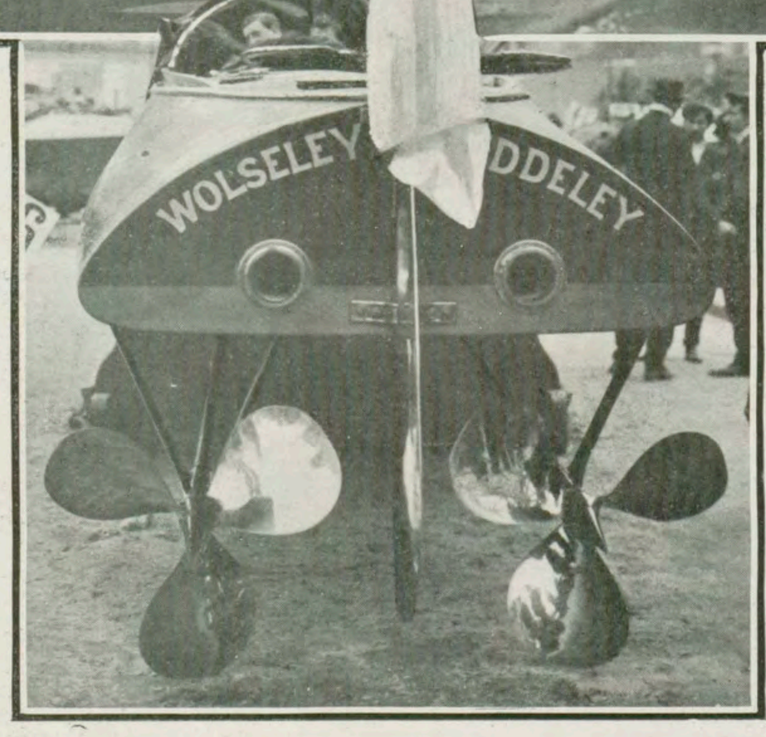
Les triomphateurs de la Coupe des Nations.
A droite, le duc de Westminster, propriétaire du Wolseley-Siddeley, *à gauche, Robins qui a mené le racer à la victoire.*

quille se sépara en deux et, quelques minutes après, il coulait par 35 mètres de fond, non sans qu'on eût pu, heureusement, sauver auparavant son équipage.

Ce fut, d'ailleurs, le seul incident à regretter.

La grande épreuve du Meeting était la Coupe des Nations qui se disputait cette année, pour la première fois, sur 100 kilomètres. Notre champion, le *Panhard-Levassor*, dut abandonner et *Wolseley-Siddeley* gagnait sans être inquiété, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 35 m. 9 s. à une vitesse moyenne de 63 kilom. 056 à l'heure. C'est l'allemand *Liselotte* qui prenait la seconde et dernière place.

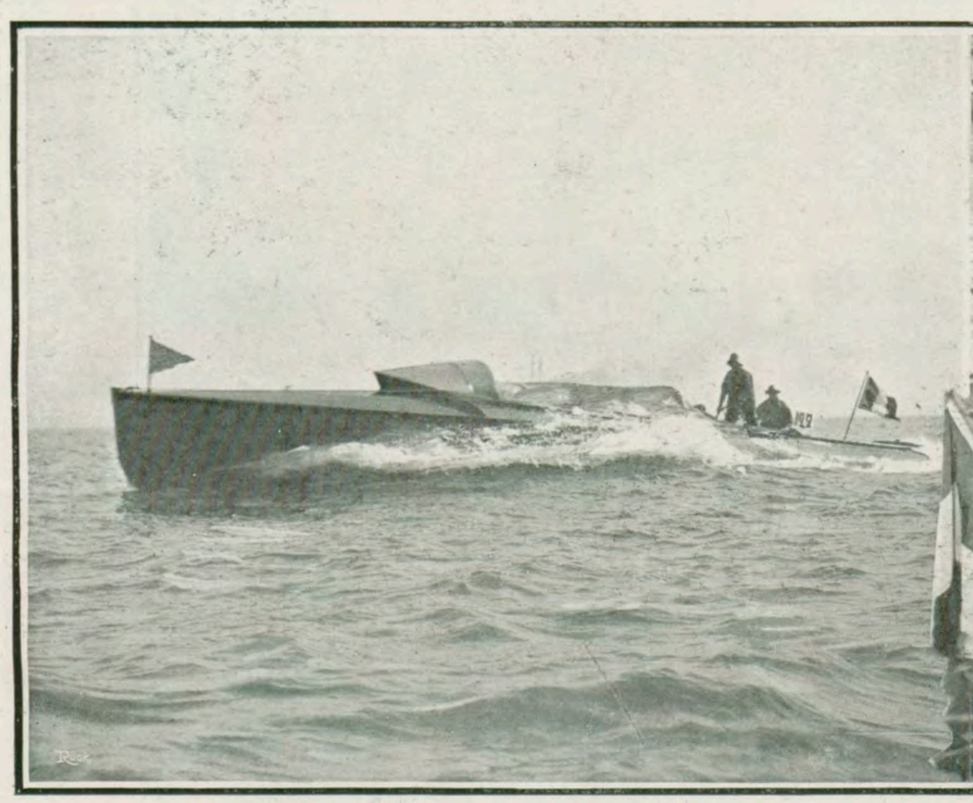
Ainsi, la France était une fois de plus battue dans une compétition internationale. Il faut avouer que nous n'avions rien fait pour vaincre. Alors que l'Angleterre, chaque année, nous envoie de nouveaux représentants spécialement étudiés en vue des grandes vitesses, nous ne présentions



Les hélices du vainqueur.
Le gagnant de la Coupe des Nations possède quatre moteurs à six cylindres, groupés deux à deux en tandem, avec deux hélices

Le *Wolseley-Siddeley*.
Racer de 1re série, gagnant de la Coupe des Nations, 100 kilomètres en 1 h. 35 m. 9 s., 63 kilom. 056 à l'heure.

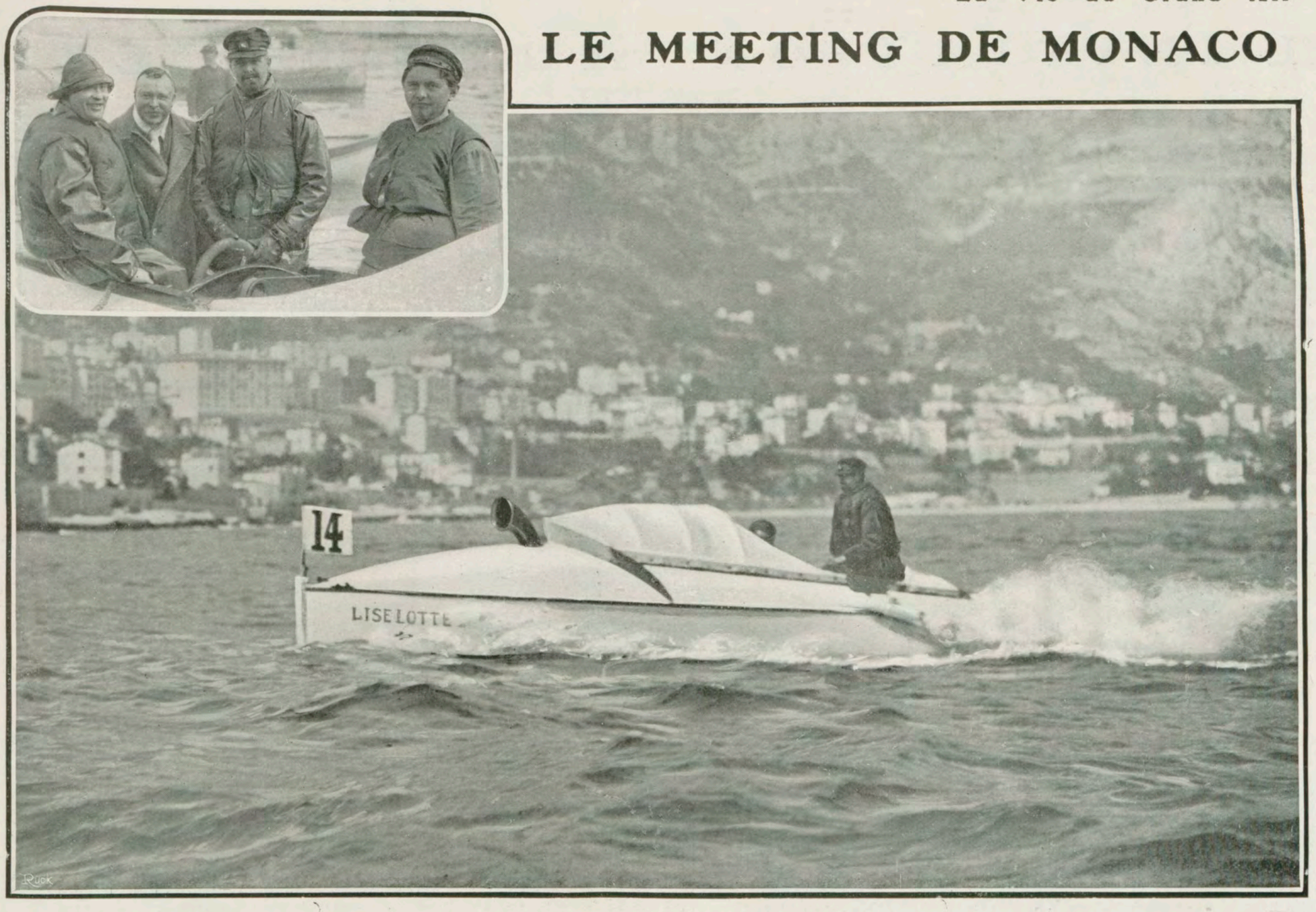
qu'une coque de l'an dernier, avec un moteur de la Sarthe. Il devait fatalement être moins vite. Si nous échouâmes dans la Coupe des Nations, nous fûmes mieux partagés dans le Championnat de la Mer. Le beau cruiser de M. Coulomb, *Chantecler*, remportait l'épreuve, couvrant les 200 kilomètres, en 4 h. 45 m. 58 s., soit à une vitesse moyenne de 41 kilom. 963 à l'heure, battant tous les records des cruisers qui appartenaient à l'*All' Erta*. La veille, sur 50 kilomètres, *Chantecler* avait atteint 43 kilom. 457 de moyenne. C'est une double victoire pour nous, puisque la coque est due à Despujols et que le moteur est un Brasier du Circuit de Dieppe. Ce même moteur transporté sur le *Duc*, opération qui n'a demandé qu'une heure vingt-sept, permettait au glisseur de gagner la course du mille, faisant le kilomètre lancé en 54 s. 2/5, 66 kilom. 177 à l'heure. Le *Delahaye-Nautilus XIII*, n'était battu que de 50 centimètres. F.-A. W.



Le *Panhard-Levassor*.
Vainqueur du Championnat de France des racers, 100 kilomètres en 1 h. 47 m. 24 s., 55 kilom. 865 à l'heure.

L'accident du *Panhard*.
Dans la Coupe des Nations, un des moteurs ayant brisé ses pattes d'attache, est venu crever la coque et le racer a coulé au port.

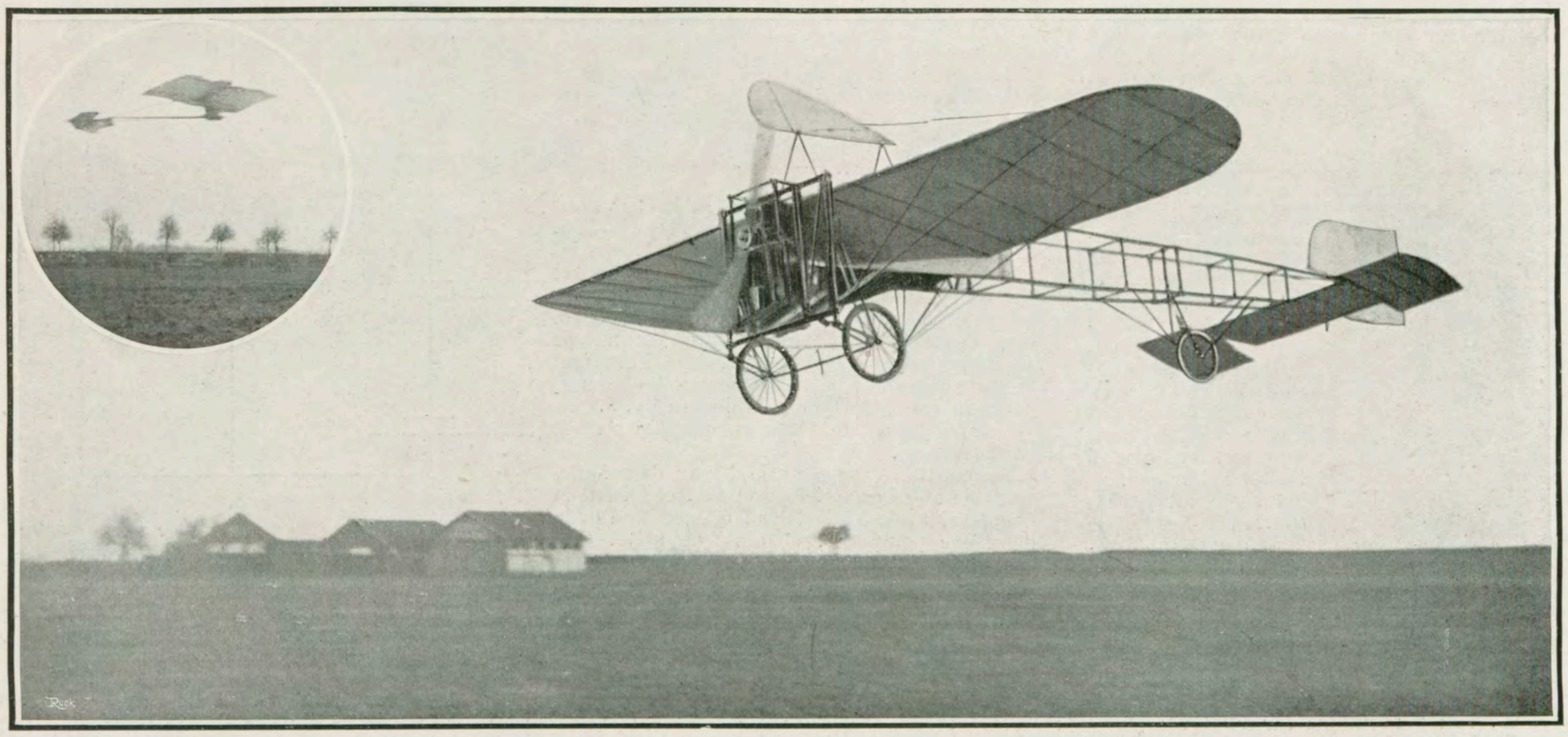
LE MEETING DE MONACO



***Liselotte*, gagnant de la Course des petits racers.**

Le racer de M. Hermann-Weingand a gagné le Prix de Monaco, quatre cylindres de 155 millimètres d'alésage, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 6 m. 27 s., 45 kilom. 147 à l'heure. Il s'est classé second dans la Coupe des Nations, 100 kilomètres en 2 h. 15 m. 34 s., 44 kilom. 258 à l'heure. Moteur Mercédès. Coque Tellier fils et Gérard. Magnéto Bosch. En haut, l'équipe de Liselotte.

LES OISEAUX S'ENVOLENT



Blériot vole à Buc et Santos-Dumont à Saint-Cyr.

Sur son nouveau monoplan, Blériot a effectué la semaine dernière plusieurs vols sur le terrain de Buc. L'appareil a montré beaucoup de stabilité. En haut, à gauche, la « Demoiselle » en plein vol, à Saint-Cyr. Nous nous excusons de donner une photographie aussi rudimentaire du minuscule aéroplane de Santos-Dumont, mais c'est la seule qui ait pu être faite en vol, avant le jour de notre mise sous presse. Avec cet appareil qui pèse à peine 150 kilos, Santos a effectué un vol de 2 kilom. 500. Tissu caoutchouté Continental.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

XII. — L'ALLUMAGE *(Suite,)*

L'auteur examine les différentes sources d'énergie électrique et le mode de couplage des éléments.

Les sources d'électricité dont nous disposons, sont les piles et les accumulateurs.

Les deux appareils sont des transformateurs d'énergie chimique en énergie électrique. — Ils ne diffèrent en principe que par leur mode de chargement.

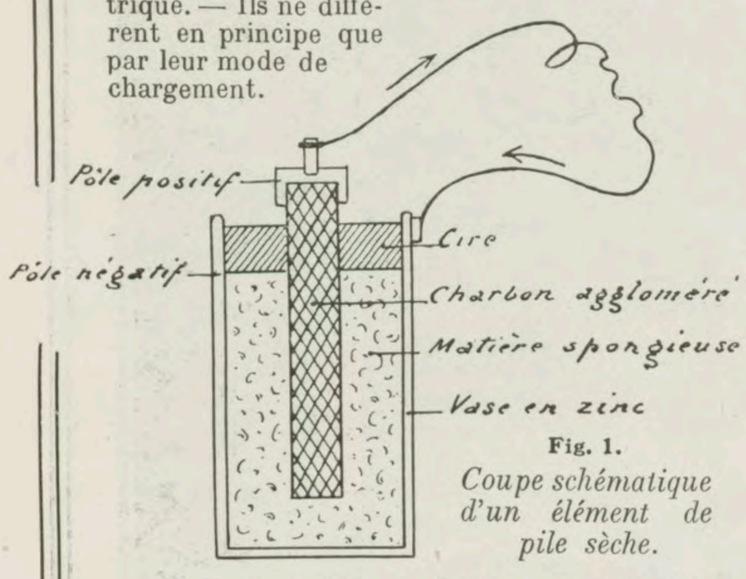


Fig. 1.
Coupe schématique d'un élément de pile sèche.

Les piles Les piles employées en automobile sont des piles dites « sèches ». Elles se composent d'un vase extérieur en zinc ou en fer blanc, entouré de papier isolant.

Dans l'intérieur, et isolé de ce vase, se trouve un morceau de charbon. L'espace intermédiaire est rempli par une substance spongieuse dont la nature varie avec chaque fabricant, imbibée d'une dissolution dans l'eau de chlorure d'ammonium (chlorhydrate d'ammoniaque, sel ammoniac des droguistes).

La boîte est fermée au moyen de cire fondue qui maintient le tout en place.

Deux fils sont fixés, l'un au vase extérieur, l'autre au charbon intérieur, et servent de prises de courant.

Le fil fixé au charbon est dit pôle positif, l'autre pôle négatif. On convient de dire, sans d'ailleurs que cela réponde à aucune réalité objective, que le courant va du pôle positif au pôle négatif par les fils extérieurs qui les réunissent. A l'intérieur de la pile, on dit au contraire que le courant va du zinc au charbon, constituant ainsi un circuit fermé.

La tension aux bornes d'une telle pile est d'environ 1 volt 5. Son débit, en court-circuit, varie de 10 ou 15 ampères quand elle est neuve à 2 ou 3 au moment où elle devient impropre au service.

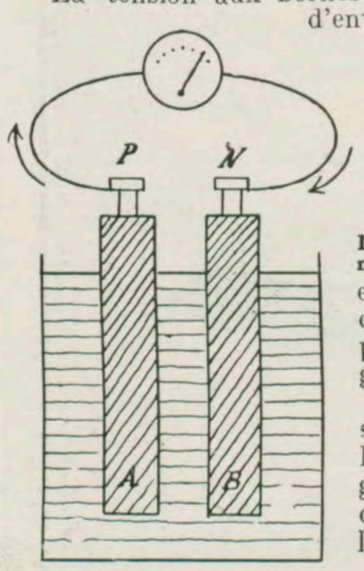


Fig. 2.
Coupe schématique d'un accumulateur.

Les accumulateurs Un accumulateur est une pile qui jouit de la propriété de pouvoir être rechargée électriquement.

Il se compose essentiellement de deux lames de plomb spongieux trempant dans de l'eau acidulée à l'acide sulfurique.

Faisons arriver un courant électrique par la plaque A (pôle positif, borne rouge), courant qui ressort par la plaque B (pôle négatif, borne noire). Au bout d'un instant, supprimons ce courant, et interposons un voltmètre entre les bornes P et N. Nous constatons qu'un courant traverse notre instrument, allant de P vers N. Notre accumulateur s'est chargé sous l'influence du courant extérieur, et, maintenant, se décharge dans le voltmètre.

Nous n'entrerons pas dans la description de la fabrication des accumulateurs: un chauffeur n'a jamais à démonter un tel appareil. Qu'il lui suffise de savoir que la borne peinte en rouge est la borne positive ; la borne noire, la négative. Il se peut que, sur un vieil accu, ces couleurs aient disparu. Pour retrouver les pôles, il suffit de remarquer que les plaques positives sont brunes, les négatives de la couleur métallique du plomb, souvent un peu blanchâtres, quand l'accumulateur est vieux. Nous reviendrons plus tard sur les sonis à donner à ces appareils.

La tension aux bornes d'un accumulateur est de 2 volts 2 à 1 volt 9. Son débit en court-circuit, qu'on ne doit d'ailleurs jamais mesurer, sous peine de détériorer l'appareil, est très considérable (30 à 50 ampères dans les petits modèles).

Couplage des piles Revenons à notre comparaison de tout à l'heure, et supposons que nous disposions d'un certain nombre de pompes, quatre pour fixer les idées, identiques, et donnant chacune un débit de 10 litres par seconde, sous une pression de 1 m. 50 d'eau.

Réunissons-les de la façon suivante :

Branchons sur le même tuyau les quatre tuyaux d'aspiration, et sur le même tuyau de refoulement, les quatre tuyaux de refoulement.

Dans chacune des pompes A, B, C, D, il va passer 10 litres par seconde, qui seront élevés

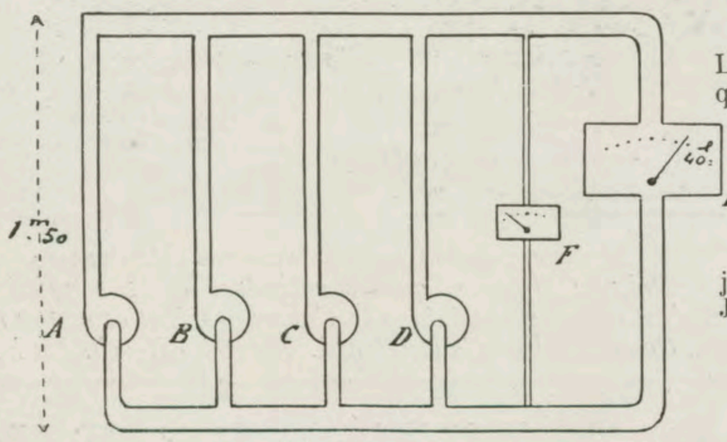


Fig. 3.
Dispositif d'une suite de pompes, élevant 40 litres à 1 m. 50 de hauteur.

à 1 m. 50 de hauteur. Il passera donc, dans notre compteur de débit installé en E, quatre fois 10 litres, soit 40 litres d'eau par seconde.

Par contre, notre compteur de pression F nous indiquera toujours 1 m. 50 de hauteur de chute.

De même, pour quatre piles *a*, *b*, *c*, *d*, nous donnant séparément 10 ampères sous 1 volt 5. Si nous réunissons par un même fil toutes les bornes positives, puis par un autre fil, toutes les bornes négatives, et que nous fassions passer le courant total dans un ampèremètre *e*, nous aurons, dans chaque pile, un courant de 10 ampères sous 1 volt 5 et, dans l'ampèremètre, un courant de 10 ampères × 4 = 40 ampères. Le voltmètre *f* nous indiquera 1 v. 5.

Les piles sont montées en quantité ou en dérivation.

Au contraire, prenons le tuyau de refoulement de notre première pompe A, et faisons-la communiquer avec le tuyau d'aspiration de la deuxième pompe B, et ainsi de suite. Que va-t-il se passer? Chaque pompe prend 10 litres d'eau en une seconde, et les élève de 1 m. 50.

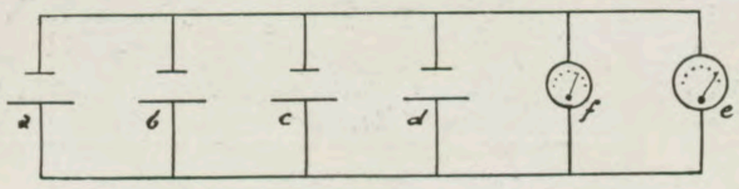


Fig. 4.
Couplage en quantité ou en dérivation d'une suite de quatre éléments de piles.

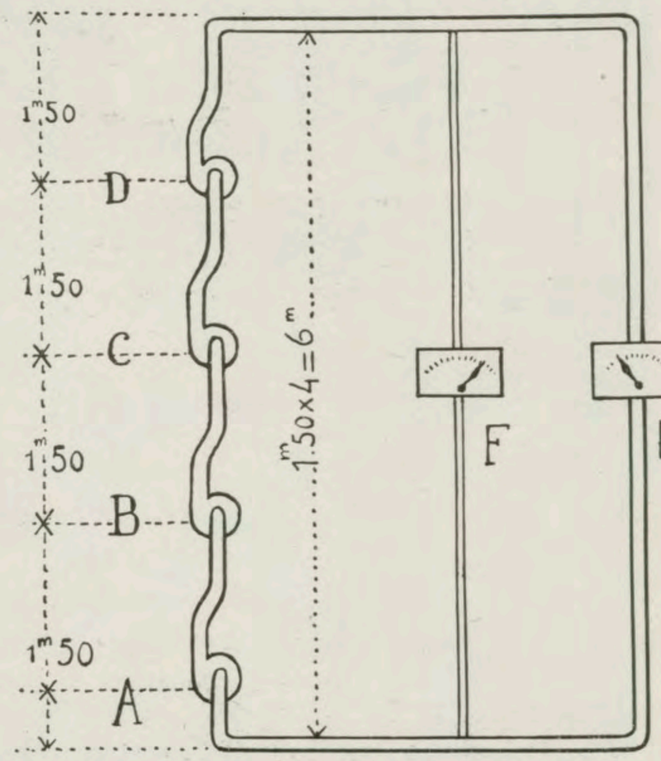


Fig. 5.
Dispositif des quatre pompes élevant 10 litres d'eau à 6 mètres.

La hauteur totale d'élévation sera donc de quatre fois 1 m. 50 ou 6 mètres, et le débit total sera le débit de chacune des quatre pompes, soit 10 litres.

De même, prenons nos quatre piles, et réunissons, comme l'indique la figure, les bornes de nom contraire.

La tension à la première borne de *a* sera 0, je suppose. A la deuxième borne, il est 1 v. 5. Je fais communiquer cette borne avec la première borne de *b*. La tension y est donc encore 1 v. 5, mais en passant de la première borne de *b* à la deuxième, la tension s'élève de 1 v. 5. Nous aurons donc un courant de 10 ampères, débit de chacune des piles, sous: 1 v. 5 × 4 = 6 volts.

C'est le montage en série, ou en tension.

C'est ce montage qui est réalisé dans les batteries d'allumage.

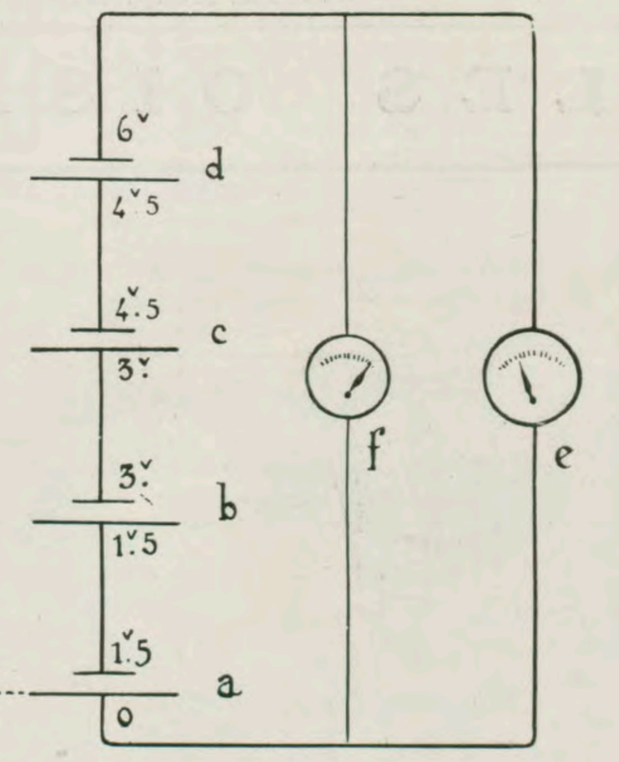


Fig. 6.
Couplage en tension ou en série de quatre éléments de piles.

(A suivre.) H. PETIT.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

LE MATCH REVANCHE

Par JACQUES MORTANE

C'est ce soir, au Cirque de Paris, que se disputera la revanche du match Sam Mac Vea-Joe Jeannette — Notre collaborateur la déclare nécessaire

Comme tous les grands matches, le combat de ce soir a fait couler beaucoup d'encre. Une grande partie de cette encre aurait pu être économisée sans regret, car la bonne foi et l'ignorance de certains n'auraient pas été exhibées au grand jour. Il a été dit que cette rencontre ne s'imposait pas. Pourquoi? Les raisons qui ont été données sont trop puériles pour que je m'amuse à les discuter.

Un fait certain, un fait indubitable pour tous les véritables sportsmen, pour tous ceux qui aiment le sport pour le sport et qui ne mêlent pas à leurs convictions des pensées mercantiles, c'est que jamais match ne fut plus indispensable. Cette revanche était obligatoire, et c'eût été manquer aux traditions sportives que de ne pas l'organiser.

Jusqu'ici nous avons été habitués en France à assister à des rencontres où un homme de valeur était opposé à une nullité, tels les trop fameux Bill Rickards et Cyclone Warren. Les conscientes inexactitudes dites sur leur compte, leurs records truqués ont fait rougir les fervents du noble sport. Et je ne saurais trop m'élever contre ces procédés bizarres. En passant, je ferai remarquer que la rencontre Peter Jackson-Cyclone Warren n'a jamais existé que dans le cerveau de trop zélés admirateurs (!) Cyclone Warren avait onze ans lorsque Peter Jackson se retira du ring et on a prétendu qu'il l'avait mis knock-out. Puis, devant l'énormité de cette affirmation, sans rectifier, on a écrit qu'il l'avait battu aux points en 25 rounds. C'est faux, absolument faux. Peut-être a-t-on voulu dire que la rencontre s'était disputée avec un autre homme qui se nomme Young Peter Jackson. Or, dans le record de celui-ci ne figure pas davantage le nom de cet illustre inconnu, Cyclone Warren. Ce sont là des procédés que l'on ne saurait trop durement qualifier, et il serait grand temps d'y remédier si on ne veut pas voir sombrer dans le ridicule le sport passionnant du self-defence.

Pour en revenir au combat Joe Jeannette-Sam Mac Vea, je prétends donc hautement qu'il nous était dû et que c'eût été une grosse faute de nous en priver. Les deux hommes sont tous les deux si près l'un de l'autre, qu'il était intéressant au plus haut point d'exiger d'eux un combat jusqu'au finish. Vingt-cinq rounds ne suffisaient pas, ils ne pouvaient prendre un avantage suffisamment appréciable. Seul, le match sans merci peut nous donner une idée exacte de la supériorité de l'un des deux hommes. Qui triomphera? D'après le premier combat, rationnellement, il faudrait répondre Sam Mac Vea. Mais la science de Joe Jeannette est telle, ses esquives sont si brillantes, que je persiste à croire qu'il peut fort bien prendre une éclatante revanche. En outre, il se foula, au premier match, un muscle du bras au cours du second round, handicap qui l'empêcha de faire ce qu'il voulait. Mais je me montrerai moins affirmatif qu'il y a deux mois. Chat échaudé...

JACQUES MORTANE.

L'héritier de Joe Jeannette
Le petit suivra sans doute les traces de son père.

Sam Mac Vea musicien.
Sam Mac Vea joue de la guitare avec une délicatesse que ne ferait pas prévoir la force de ses coups de poing.

Sam Mac Vea chanteur.
Sam détaille délicatement les romances de son pays.

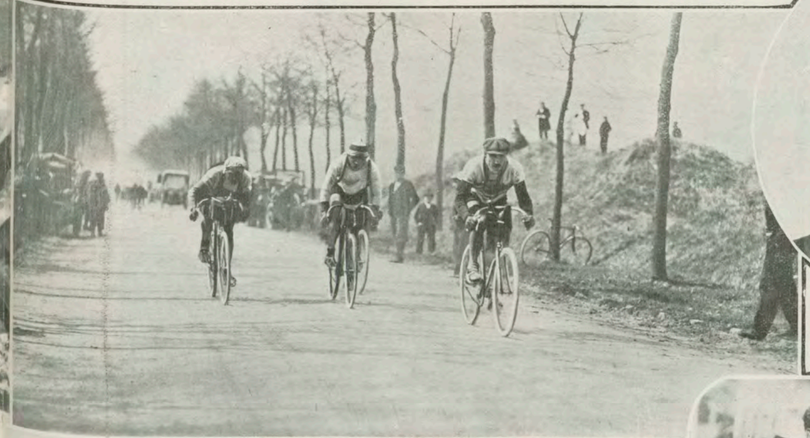
Au piano !
De même que Joe Jeannette, Sam Mac Vea est un pianiste de talent.

LAPIZE, GAGNE PARIS-ROUBAIX

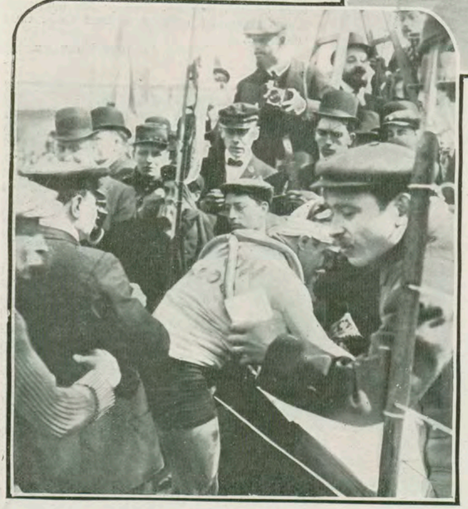
La quatorzième course Paris-Roubaix est gagnée par un homme nouveau, Lapize, qui bat Louis Trousselier d'une roue

(Texte et photographies de nos envoyés spéciaux.)

Le vainqueur après l'arrivée.
C'est couverts d'une couche de poussière noire que les concurrents parvenaient à Roubaix.



Le vainqueur après la douche.
Une fois débarbouillé, la moustache coquettement relevée, Lapize est méconnaissable.



Trousselier signe à l'arrivée.
Souffrant au début et lâché, Trousselier a fait une course superbe mais s'est fait battre sur le poteau.

A Pont-à-Marcq.
Trousselier mène, Masselis suit, puis Lapize. Derrière vient Van Houvaert.

Les années se suivent et ne se ressemblent pas. Si l'an dernier, nous suivîmes Paris-Roubaix dans la boue, sous un désagréable mélange de pluie, de grêle et de neige, nous accompagnâmes cette année les coureurs au milieu de tourbillons d'une poussière dense et noire et sous les rayons d'un soleil ardent. Je ne crois pas avoir jamais vu, dans ma déjà longue carrière, quelque chose de comparable au masque des coureurs ou des chauffeurs qui les suivaient, à leur arrivée au Parc Barbieux. La course fut toutefois beaucoup moins dure que l'an dernier. Quoique le gagnant Lapize ait mis une heure et demie de moins que Van Houvaert en 1908, il semblait qu'il n'y eut pas de train, tellement le peloton était long à se désagréger et tellement vite il se reformait au moindre ralentissement. C'est un groupe compact de 20 coureurs qui constitua le peloton de tête jusqu'à la sortie d'Arras. A Doullens, ils étaient encore 12 au bas de la côte. Au sommet, ils n'étaient plus que trois, Van Houvaert, Trousselier et Masselis. Lapize les rejoignait bientôt et il paraissait que les quatre hommes dussent arriver ensemble au Vélodrome, mais Van Houvaert crevait à 15 kilomètres du but et faisait son entrée sur la piste au moment précis où les trois autres achevaient le premier de leurs six tours. Une lutte s'engageait, dont Trousselier semblait devoir sortir vainqueur, mais, à la sortie du dernier virage, il faisait une embardée, entrait sur la piste en cendrée des coureurs à pied et Lapize, qui avait viré à l'extérieur, le passait pour gagner d'une roue. Masselis, troisième à une longueur et demie.

S'il faut regretter cette défaite sur le poteau, pour Trousselier, dont la course dénote une énergie à laquelle le vainqueur de Bordeaux-Paris ne nous a pas toujours accoutumé, car souffrant des reins pendant la première partie du parcours, montant les côtes debout sur ses pédales, il revint sur les leaders s'accrochant à eux avec une tenacité endiablée, il faut être heureux de voir la quatorzième Paris-Roubaix faire sortir un homme nouveau. Le jeune Lapize — il est âgé de 22 ans — a fait une course d'autant plus remarquable qu'il ne faisait pas partie d'une équipe, qu'il courait seul et sans les aides de toute sorte qui sont réservées aux coureurs des grandes marques. Quand, victime d'une crevaison avant Amiens, Lapize dut descendre pour réparer, il perdit une minute, sur des hommes comme Van Houvaert, Trousselier, Masselis. Il repartit alors comme un fou, fonça seul dans le vent, tête baissée, rattrapant successivement Wattelier, Beaugendre, Cornet, Garrigou, Faber, les passant sans qu'aucun puisse, malgré des efforts désespérés, coller à sa roue pendant plus de 50 mètres. Enfin, après une chasse de 22 kilomètres, il rejoignit les fugitifs, éreinté, mais presque sûr de la victoire.

Trousselier se consolera de sa défaite en pensant que, dans 15 jours à peine maintenant, il retrouvera dans Bordeaux-Paris son vainqueur d'hier avec toute la théorie de ceux qu'il a battus.

MARCEL VIOLLETTE.

Au haut de la côte de Doullens.
Au bas de la fameuse rampe, il y avait encore 12 coureurs ensemble, ils ne sont plus que 3 en haut.

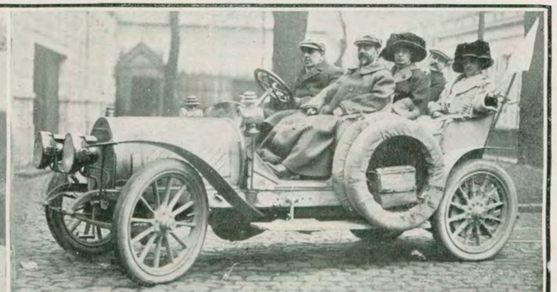
Lapize en triomphateur,
L'ancien champion amateur a brillamment gagné, couvrant les 276 kilom. en 9 h. 3 m., 30 kilom. 497 à l'heure. Pneus Dunlop.

Le peloton après Breteuil.
Personne ne voulant mener, le peloton de tête qui comprenait 12 hommes à Amiens, en comptait 20 après Breteuil.

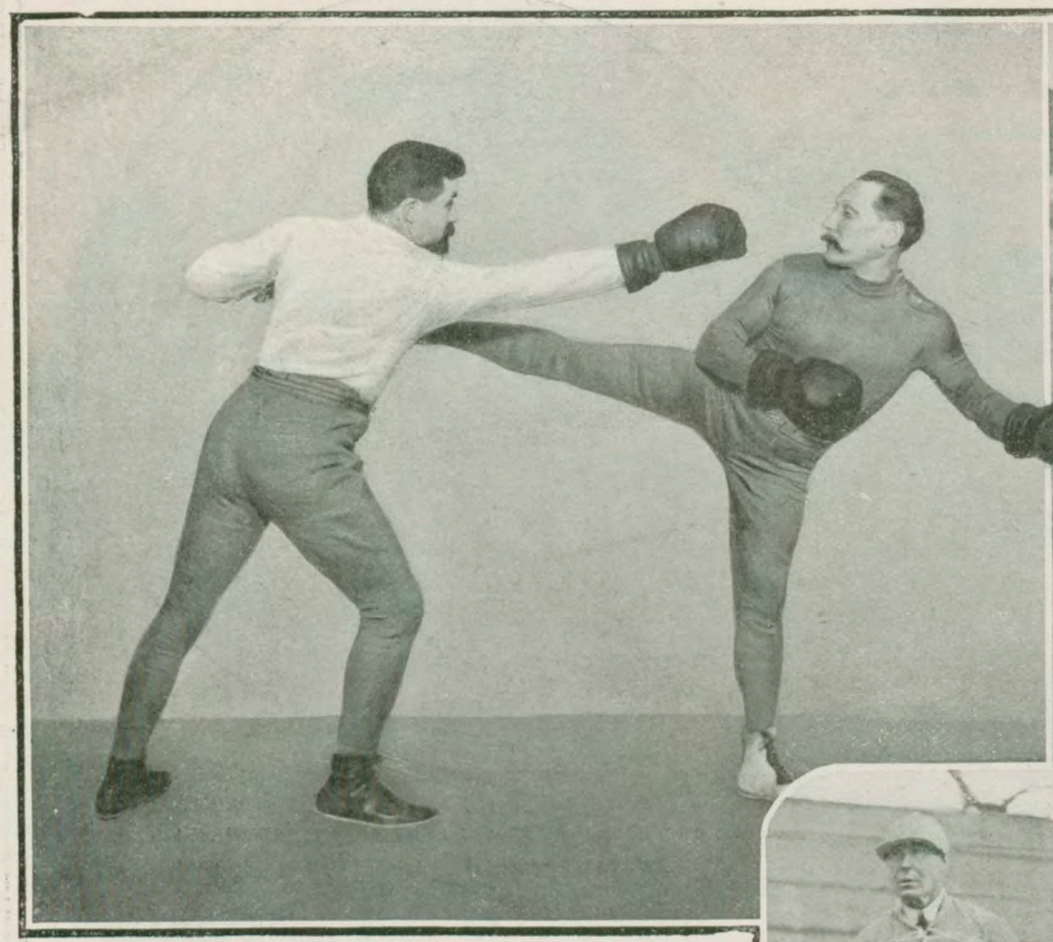
L'entrée sur le vélodrome.
Trousselier entre premier sur la piste, Lapize est derrière. A gauche, la roue de Masselis.

Le contrôle de Breteuil.
C'est un contrôle volant. Les coureurs passent sans s'arrêter, saisissant au passage une côtelette ou une bouteille des mains d'un soigneur.

A 20 mètres de l'arrivée.
Trousselier et Lapize luttent coude à coude, mais le 1er est battu de quelques centimètres.

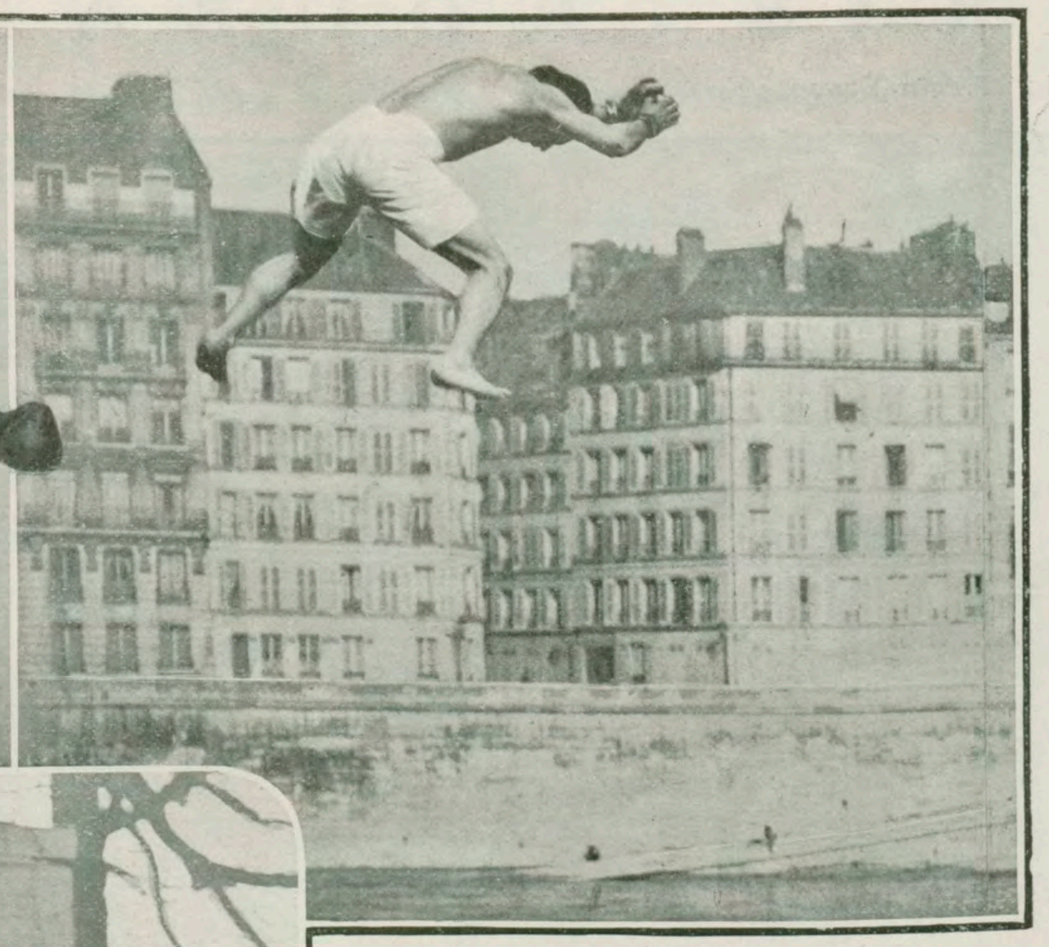


La voiture de la *Vie au Grand Air*.
C'est sur cette 40-chevaux, mise à notre disposition et conduite par l'excellent sportsman Gaudermen, que nos envoyés ont suivi de bout en bout la course.



L'assaut Charlemont.

Le maître Charlemont et « La Boxe française » ont donné dernièrement une intéressante soirée de boxe.

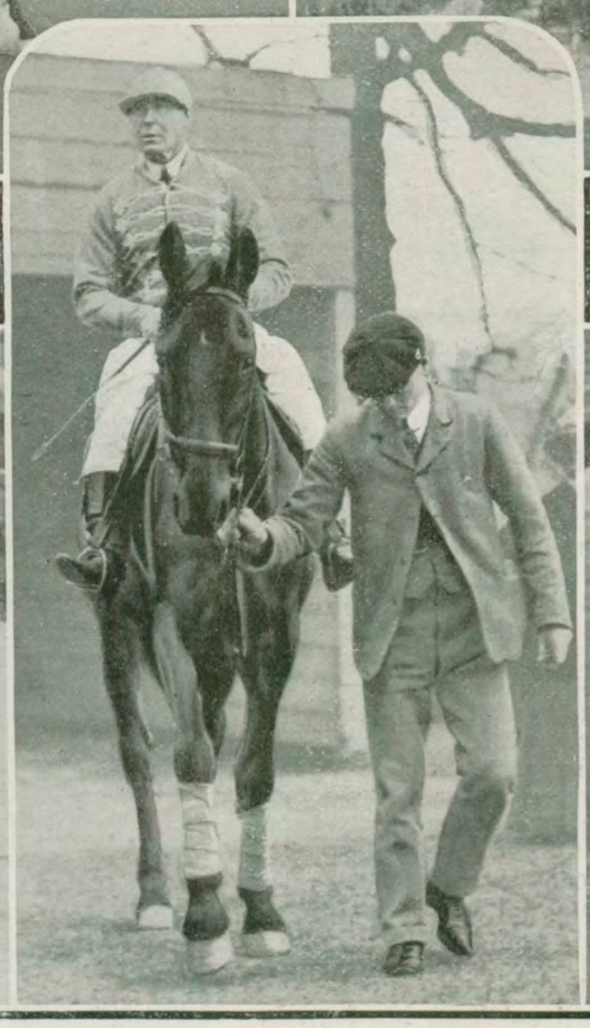


Un pari original.

Houdini avait parié de plonger les mains enchaînées et de sortir libre. Il a gagné son pari.

La course Nice-Monaco.

Bouin est arrivé premier dans la course Nice-Monaco, faisant le parcours en 1 h. 6 m., avec une avance de 50 mètres sur Versel.



Le vétéran des jockeys anglais.

Sir Claude de Crespigny, qui n'a pas moins de 60 ans, a pris part aux courses de Sandown Park avec Prince Talleyrand.

Le match Aldridge-Bouchard.

Aldridge triompha de 300 mètres en 1 h. 23 m. 32 s. 3/4 (15 milles). Bouchard avec 1 h. 24 m. 43 s. 1/2 détient le record français.

Principaux Résultats sportifs du 5 au 11 Avril

ATHLÉTISME

Le Concours pour la « Nice-Open-Challenge-Cup » joué le 29 mars sur les links du Golf-Club de Nice s'est terminé, pour la première fois, par une victoire française. C'est M. François de Bellet, le jeune champion du Golf de Paris, qui s'est en effet classé premier, battant un lot redoutable de 40 concurrents réunissant les meilleurs joueurs anglais de Nice, Cannes et Hyères. Les résultats ont été :

M. François de Bellet, 1er avec 153 coups pour 36 trous.

M. H.-L. Doherty (le champion de lawn-tennis), 2e avec 155.

La victoire de M. de Bellet a été d'autant mieux accueillie, qu'il est le petit-fils du baron de Bellet, ancien député des Alpes-Maritimes et chef d'une des anciennes familles du comté de Nice.

Ce succès, parmi les amateurs, complète ceux du champion professionnel Arnaud-Massy, devant lequel les professionnels anglais ont dû maintes fois déjà baisser pavillon.

Profitons de cette occasion pour annoncer que la Collection Illustrée de la *Vie au Grand Air* va publier un livre sur le golf, par Arnaud-Massy.

CYCLISME

Dimanche 11 Avril et Lundi 12 Avril. — Parc des Princes. — *Grand Prix de Pâques :* 1, Ellegaard ; 2. Rettich, a trois quarts de longueur ; 3. Schilling, à une longueur.

Dimanche 11 Avril. — Paris-Roubaix (276 kilomètres) : 1. Lapize, en 9 h. 3 m. 30 s. 2. Trousselier, en 9 h. 3 m. 30 s. 1/5 ; 3. Masselis, en 9 h. 3 m. 30 s. 2/5.

HIPPISME

Lundi 5 Avril. — Saint-Cloud. — *Prix Simonian* (1.500 mètres, 8.000 francs) : 1. Prestissimo II, a M. W.-K. Vanderbilt (Belhouse) ; 2. Kaïnardji, à quatre longueurs ; 3. Taupin, a six longueurs. P. M. : gag., 17 fr. 50.

Jeudi 8 Avril. —Maisons-Laffitte. — *Prix Le Blois* (2.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Charmoy, a M. A. Veil-Picard (Barat) ; 2. Gambaiseuil, a une longueur et demie ; 3. Lieutel, à trois quarts de longueur.

Dimanche 11 Avril. — Auteuil. — *Prix du Président de la République* (steeple-chase-handicap, 4.200 mètres, 50.000 francs) : 1. Journaliste, à M. E. Fischsof (R. Sauval) ; 2. Chloral, a six longueurs ; 3. Trianon III, à trois longueurs. P. M. : gag., 135 fr. 50 ; pl., 43 fr. 50, 37 francs, 63 fr. 50.

Prix Le Gourzy (course de haies, 20.000 francs, 4.000 mètres) : 1. Domination, à M. Ch. Brossette (R. Sauval) ; 2. Cappiello, a dix longueurs ; 3. Bethsaïda, à une longueur et demie. P. M. ; gag., 44 francs ; pl : 17 fr., 17 fr. 50, 23 fr. 50.

Lundi 12 Avril. — Longchamp. — *Prix Juigné* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Darwin, au Prince Murat (J. Childs) ; 2. Charming Lily, a une demi-longueur ; 3. Malborough, a une encolure. P. M. : gag., 214 fr. 50 ; pl., 53 francs, 55 francs, 19 fr. 50.

Prix Perplexité (2.000 mètres, 15.000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (N. Turner) ; 2. Hertré, a une longueur ; 3. Dihor, a une demi-longueur. P. M. : gag., 19 fr. 50.

AUTOMOBILE

Lundi 5 Avril. — Monaco. — *Prix de l'International Sporting-Club* (cruisers) : 1. Sizaire-et-Naudin II, en 1 h. 43 m. 13 s. (50 kilomètres).

Prix de Monte-Carlo (racers) : 1. Wolseley-Siddeley II, en 49 m. 0 s. 4/5 (50 kilomètres).

Mardi 6 Avril. — Monaco. — *Prix de Monaco* : 1. Liselotte, en 1 h. 6 m. 27 s. (50 kilomètres).

Cruisers. — *Prix de la Méditerranée :* 1. Gyrinus II, en 1 h. 31 m. 53 s. (50 kilomètres).

Cruisers. — *Prix de la Côte d'Azur :* 1. Delahaye-Nautilus IX, en 1 h. 13 m. 55 s. (50 kilomètres).

Mercredi 7 Avril. — Monaco. — *Prix de la Riviera* (cruisers) : 1. Chantecler, en 1 h. 9 m. 2 s. (50 kilomètres).

Jeudi 8 Avril. — Monaco. — *Championnat de la Mer* (cruisers) : 1. Chantecler, en 4 h. 45 m. 58 s. (200 kilomètres).

Vendredi 9 Avril. — Monaco. — *Coupe des Nations* (cruisers) : 1. Wolseley-Siddeley (Angleterre), en 1 h. 35 m. 9 s. (100 kilomètres).

Samedi 10 Avril. — Monaco. — *Handicap général* (cruisers) : 1. Cyclamen, en 2 h. 28 m. 52 s. (50 kilomètres).

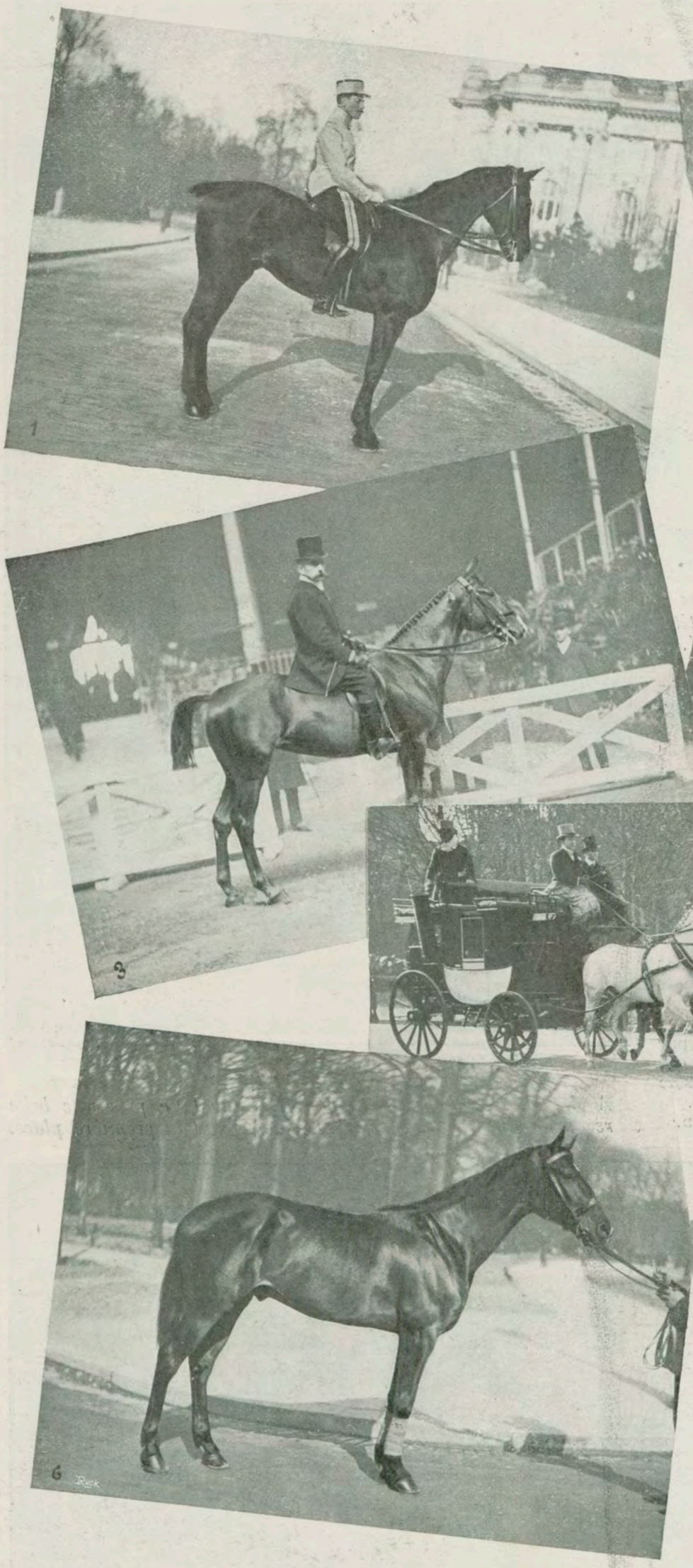
Handicap de Consolation (cruisers) : 1. T. L. B., en 1 h. 27 m. 31 s. (50 kilomètres).

Dimanche 11 Avril. — Monaco. — *Coupe du Prince de Monaco* (cruisers) : 1. Delahaye-Nautilus VIII, en 4 m. 9 s. (mille et kilomètre lancé).

Coupe du Prince de Monaco (racers) : 1. Duc, en 2 m. 45 s. 2/5 (mille et kilomètre lancé).

LES LAURÉATS DU CONCOURS HIPPIQUE (1)

III

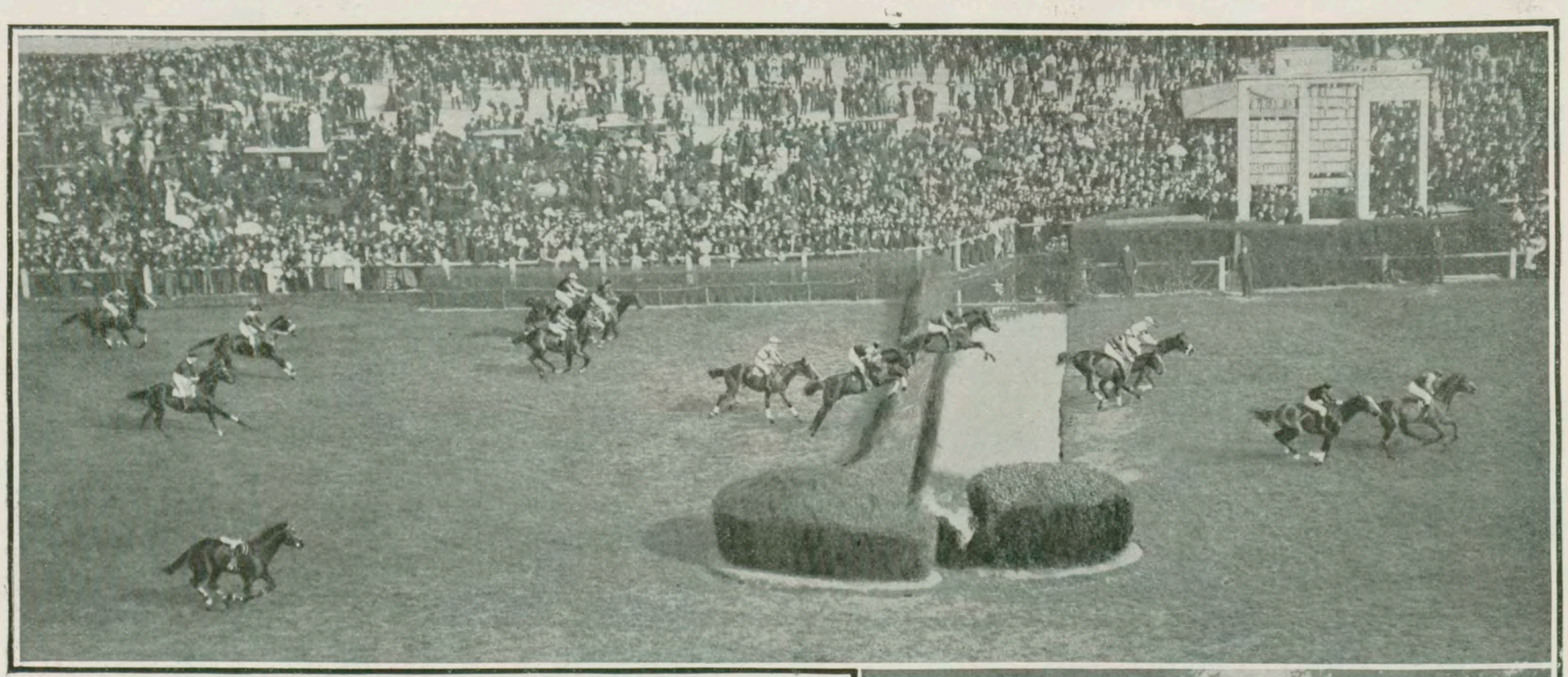


1. Salvator, 1er du Prix de la Circonscription, monté par M. de Malherbe, lieutenant au 14e hussards. — 2. Eylau II, à M. Allouard-Carny, capitaine au 7e chasseurs, 1er du Prix des Régiments, 2e section. — 3. Florence, à M. Godefroy, montée par M. Blandin, prix extraordinaire de la 6e classe. — 4. Le mail-coach de M. Vanderbilt qui a remporté la Coupe Winans. — 5. Riquiqui, monté par M. Bompard, 1er du Handicap et du Prix Mornay. — 6. Moul-es-Sââ, au comte de Carcaradec, gagnant du Prix du Conseil Général (prix de l'Elevage). — 7. Praline, montée par M. Gautier, lieutenant au 18e dragons, 1er du Prix des Régiments, 1re section.

(1) Voir les nos 550 et 551.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

La réunion du Dimanche de Pâques, favorisé par une magnifique journée de printemps, nous a offert. empreint d'un éclat particulier, son menu habituel des Prix Le Gourzy et du Président de la République



Le Prix du Président de la République. (50.000 fr., 4.300 m.). Saut de la rivière

Avant la dernière haie, Journaliste, qui se trouvait dans le peloton de tête, se détachait et finissait avec 6 longueurs devant Chloral et Trianon III.

La Société des Steeples-Chases a eu enfin sa revanche, et elle l'a eue magnifique. Après avoir été à la peine pendant tout le début de la saison, c'est-à-dire après avoir eu contre elle le froid, la pluie, la neige et autres fléaux, elle nous a offert pour Pâques une des plus belles réunions de sa carrière.

Le morceau de résistance de la réunion du dimanche de Pâques est le Prix du Président de la République, superbe handicap de 50.000 francs. Chacun sait que moins un cheval porte de poids, plus il a de chances de gagner ; or, comme plus ses performances récentes sont obscures, moins il a de poids à porter dans le handicap, la tâche du parieur est rendue spécialement ardue. En présence d'une allocation aussi importante, toutes les combinaisons lui paraissent possibles ; les cancans vont leur train ; celui-ci vient de mal courir, celui-là n'a pas paru depuis longtemps, cet autre a tel poids à porter, la course lui est donnée, il n'y a qu'à se présenter.

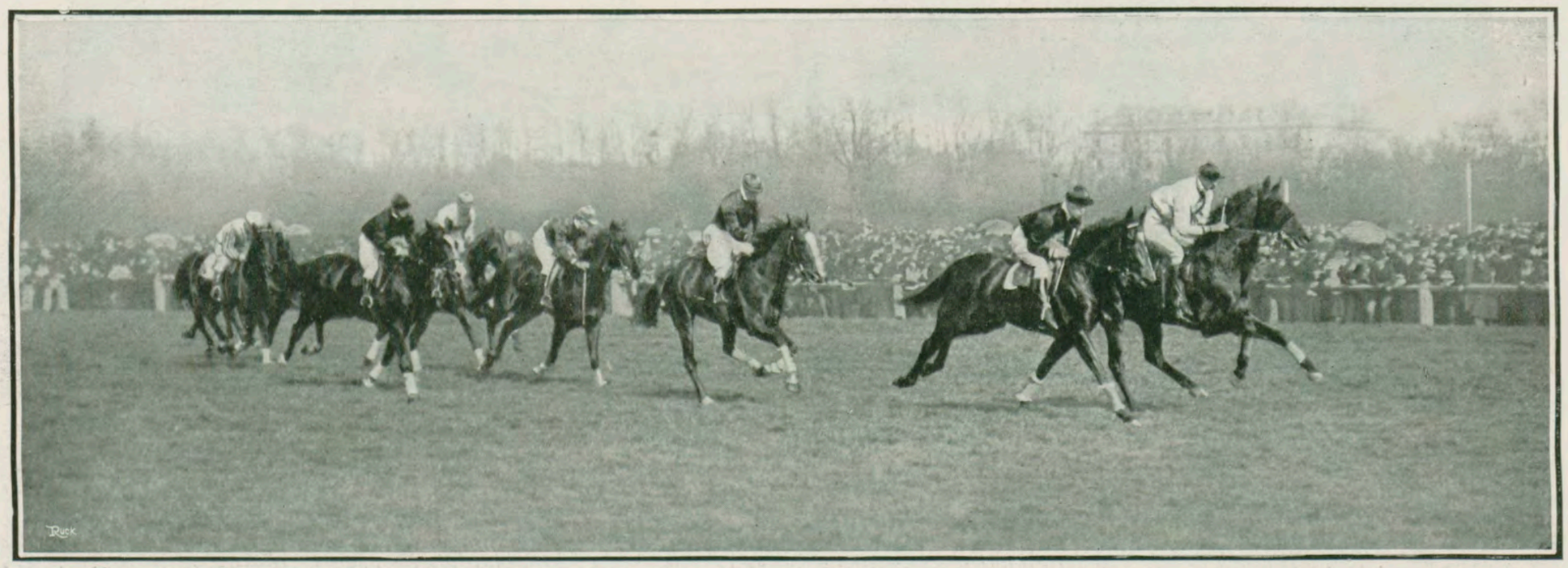
Dimanche dernier, celui à qui la course était donnée a fini quatrième, et celui qui venait de mal courir, a gagné. C'était ce vieux hongre de Journaliste, qui, depuis longtemps, est de toutes les fêtes à Auteuil ; il connaît le parcours comme s'il l'avait tracé et l'accomplirait, je crois, les yeux fermés.

Son entraîneur l'avait amené dans un état irréprochable ; il a d'ailleurs réussi le coup de trois, avec Domination, Journaliste et Auréale, tous trois remarquablement pilotés par René Sauval, cet excellent jockey qui affirme de jour en jour ses qualités de tact, de sang-froid et de décision.

BOÏARD.

Journaliste, gagnant du Prix du Président de la République.

A M. E. Fischhof, monté par R. Sauval, a pris une belle revanche du Grand Steeple en s'adjugeant la première place.

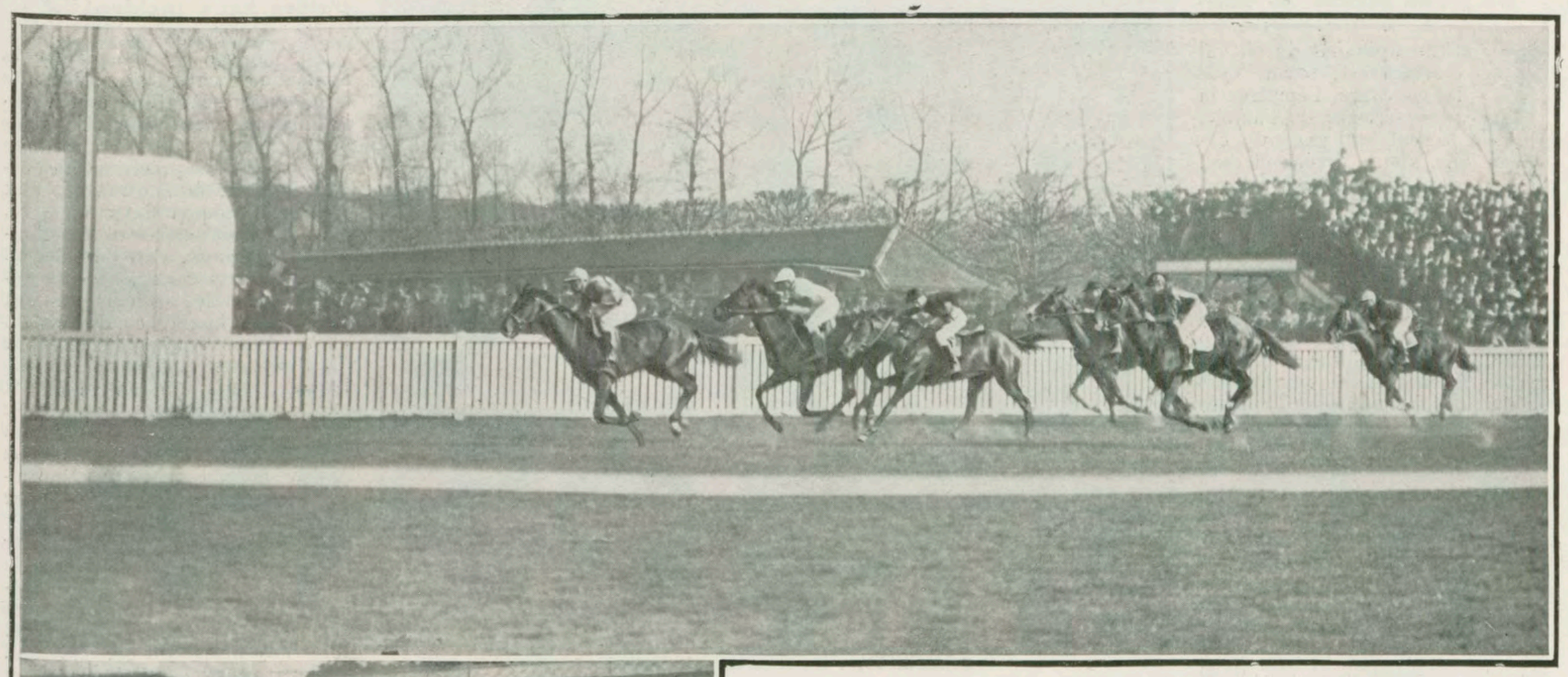


Un passage dans le Prix Le Gourzy. (Course de haies, 20.000 francs, 4.000 mètres.)

La chute de Hérisson II et la boiterie de Mon Général ont enlevé un grand intérêt à l'épreuve. Domination, débarrassée de ces deux sérieux adversaires, a gagné facilement avec dix longueurs d'avance, devant Capiello.

LE LUNDI DE PAQUES A LONGCHAMP

Le Prix Juigné nous a apporté la dernière fournée des débutants ; maintenant, la série des grandes épreuves commence dès demain par le Prix Hocquart



Darwin.
Au prince Murat, monté par J. Childs, vainqueur du Prix Juigné.

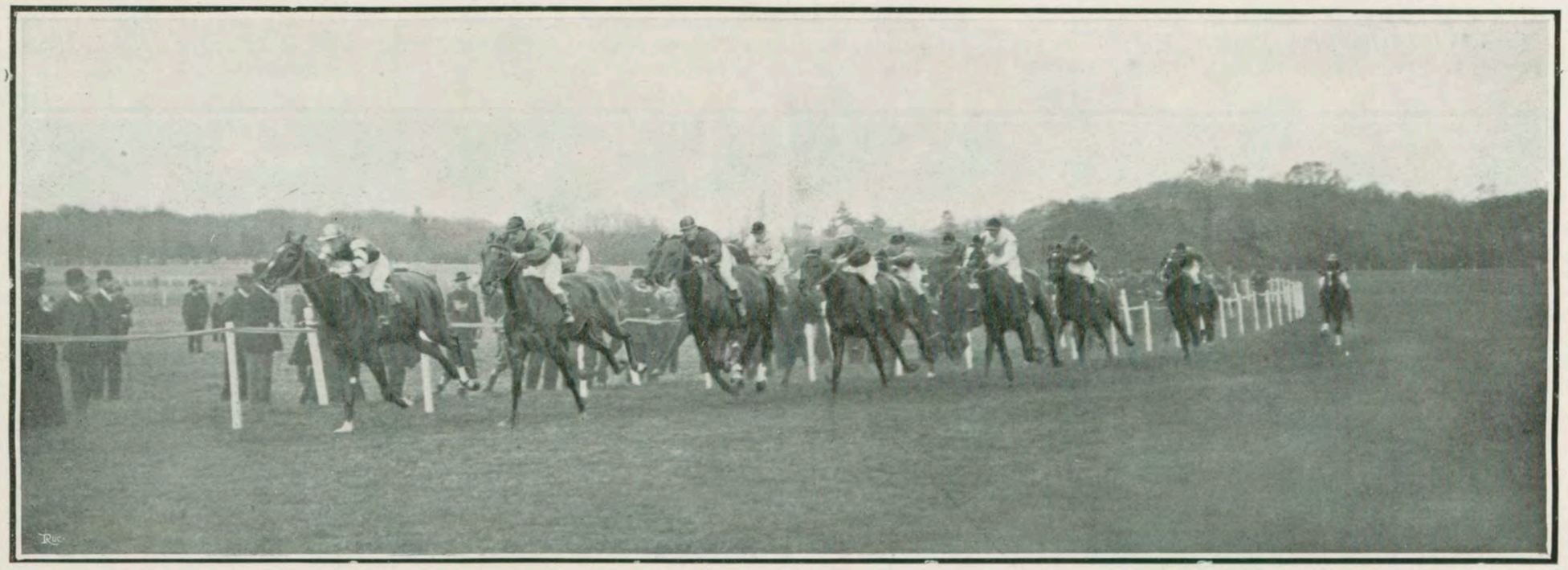
L'arrivée du Prix Le Blois à Maisons-Laffitte (20 000 francs, 2.500 mètres).
Charmoy a continué la série de ses victoires en gagnant facilement devant Gambaiseuil, Lieutel et Kenilworth.

Nous avons vu maintenant l'arrière-garde des représentants de la jeune génération ; à part Azalée, Roi de l'Air et quelques retardataires, tous les concurrents en vue ont effectué leur rentrée, et la série des poules classiques va commencer. Le Prix Juigné nous a apporté lundi son lot habituel de tardifs débutants ; il n'en sort généralement rien de bien remarquable et, cette année, l'impression est encore renforcée par ce fait que le gagnant n'inspirait qu'une confiance très vague à son entourage.

Mais tout cela demande confirmation : La Bourse a donné lieu à une rencontre autrement intéressante : la nouvelle idole, Charmoy, s'y mesurait avec de récents vainqueurs de trois ans, Jacobi, Hérouval et Melbourne. Elle a échoué complètement et sans qu'il soit possible de chercher une circonstance atténuante. Depuis six mois, on ne voit que Charmoy, à Auteuil, à Nice, à Longchamp ou à Maisons ; en haies, en steeples ou en plat ; toute force a ses limites, Charmoy nous l'a prouvé lundi. Le résultat a été d'ailleurs en concordance parfaite avec les données fournies par les performances récentes. On peut se demander si la victoire si impressionnante de Charmoy dans le Prix Le Blois n'était pas un peu un trompe-l'œil ; la place d'Hérisson tout près des premiers tendrait à le faire supposer.

Hertré a fourni dans le Prix Perplexité un excellent essai public contre l'Inconnu, en ce moment en pleine forme ; il ne pouvait espérer le battre, mais il s'est comporté très vaillamment et sa course a dû lui faire beaucoup de bien.

BOÏARD.



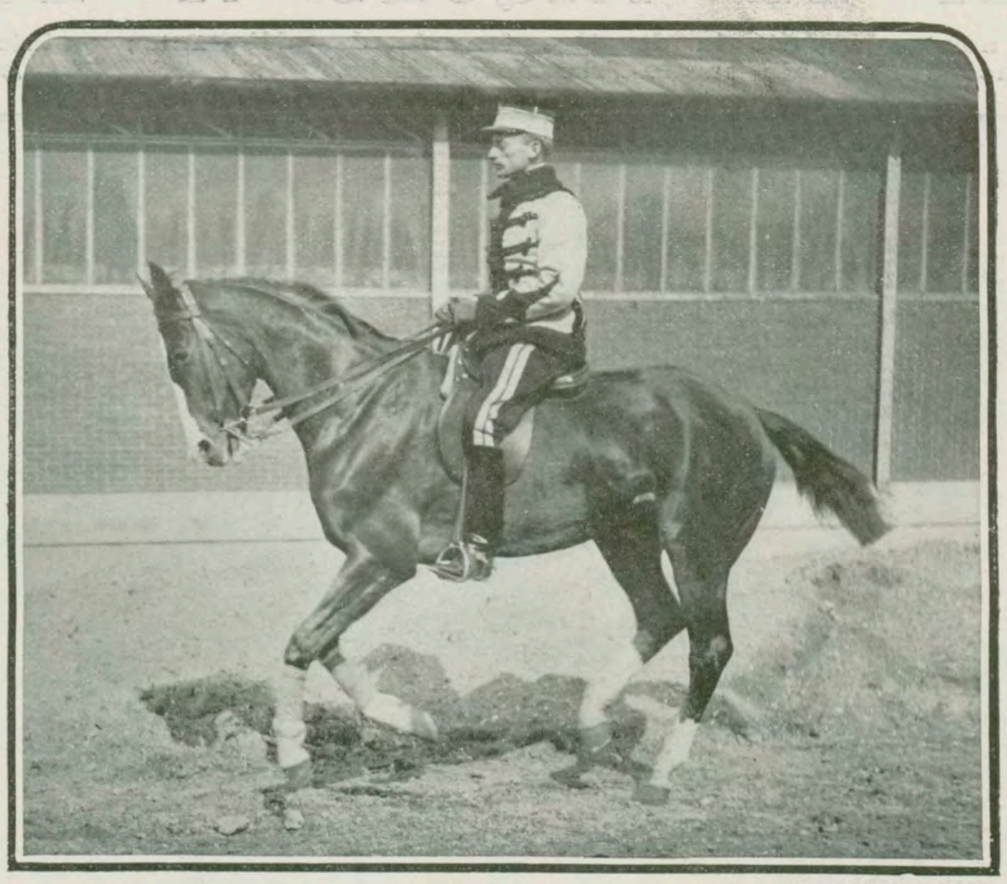
Un passage dans le Prix Juigné (20.000 francs, 2.000 mètres).
Rose Noble a pris la tête dès le départ, devant David et Je Maintiendrai. Florimond, Robertet, Macduff et Coscodona venaient après. A hauteur des tribunes, Darwin prenait l'avantage, malgré l'attaque de Charming Lily.

LE CHAMPIONNAT DU CHEVAL D'ARMES

Le Championnat du cheval d'armes a remporté un grand succès — Malgré la pluie, les épreuves d'extérieur se sont disputées sans incident —

Le Championnat du cheval d'armes est, parmi tous les concours, l'épreuve la plus sérieuse de l'année. Elle est la seule qui exige du cavalier une monte irréprochable, et, du cheval, un dressage accompli. Comme d'habitude, les uns et les autres ont subi le concours avec succès, et avec la correction qui caractérise la monte française.

Peu d'épreuves soulèvent cependant autant de critiques. Certains trouvent le Championnat trop facile, d'autres estiment que l'épreuve de manège ne devrait pas exister, les chevaux étant appelés à ne rendre que des services en campagne. Il est difficile de satisfaire toutes les opinions. Mais les résultats obtenus prouvent que les chevaux à l'extérieur sont maniables, souples et francs sur l'obstacle. Les concurrents, qui, pour la première fois, faisaient le parcours de Vincennes, se sont très bien comportés, puisque un seul a refusé devant l'obstacle. Il est rare néanmoins de voir, dans un aussi grand nombre de concurrents, une telle régularité.



(Cliche Photo Vulga.)

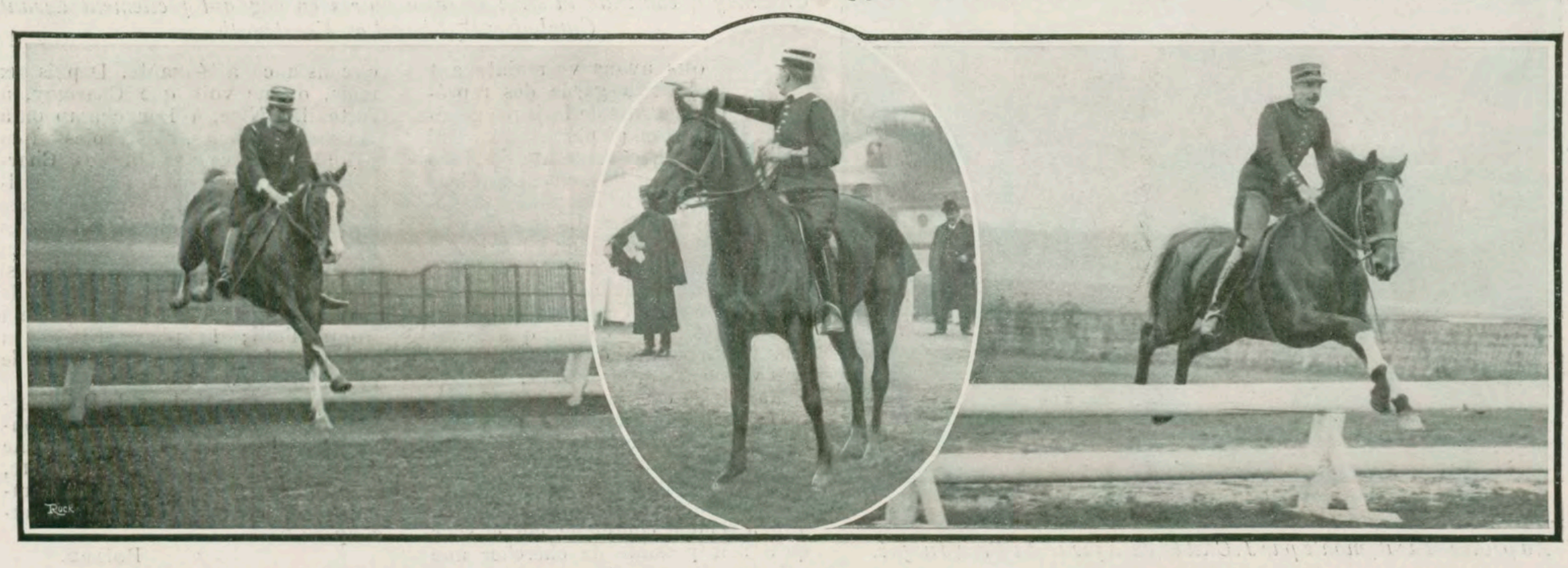
Raymonde II, à M. de Méric de Bellefond.

Par Le Pompon et Retouche, a remporté la première place dans le Championnat, enlevant toutes les épreuves avec facilité.

Au manège, les concurrents avaient à exécuter les mouvements au commandement, et non à volonté comme autrefois. Tous les chevaux ont obéi d'une manière parfaite et avec précision. La dernière journée était consacrée aux sauts d'hippique. Cette épreuve, malgré les difficultés et l'originalité du parcours, s'est déroulée au Grand Palais sans incidents sérieux. Tous les concurrents ont affirmé les bonnes conditions du cheval de guerre qui doit accomplir à n'importe quelle époque de l'année, sans un entraînement excessif, une mission importante en se jouant des difficultés du terrain, et qui doit être assez souple pour combattre avantageusement une fois aux prises avec l'ennemi.

La Commission a classé premier du Championnat M. de Méric de Bellefond, lieutenant au 18e chasseurs, dont la monte a été fort admirée. Sa jument Raymonde II sort des haras de M. Edmond Blanc et est une fille de Pompon et de Retouche.

M. de Blesson.



Un des concurrents à Vincennes.

Malgré le temps épouvantable de la journée, l'épreuve a été très bien disputée. Un seul cheval sur les vingt-neuf concurrents a refusé l'obstacle.

Le départ.

M. Guilhas, lieutenant de la Garde républicaine, sur Brunswick, se préparant à effectuer le parcours.

Le capitaine Deremetz passant le brook.

Le capitaine Deremetz, du 11e dragons, sur Ligueur, a remporté le 11e prix dans le classement général.

Les soins aux chevaux.

Les différentes épreuves du Championnat n'ont pas été favorisées par le temps. Aussi, après le raid, les chevaux durent-il recevoir des soins pour ne pas se ressentir de la pluie qui n'avait cessé de tomber.

La Commission.

La Commission du Championnat composée des généraux Duparge, Trémeaux, et Charley de la Marselière assistant au parcours des officiers sur l'hippodrome de Vincennes.

La Vie et les Inventions des Frères Wright (1)

V

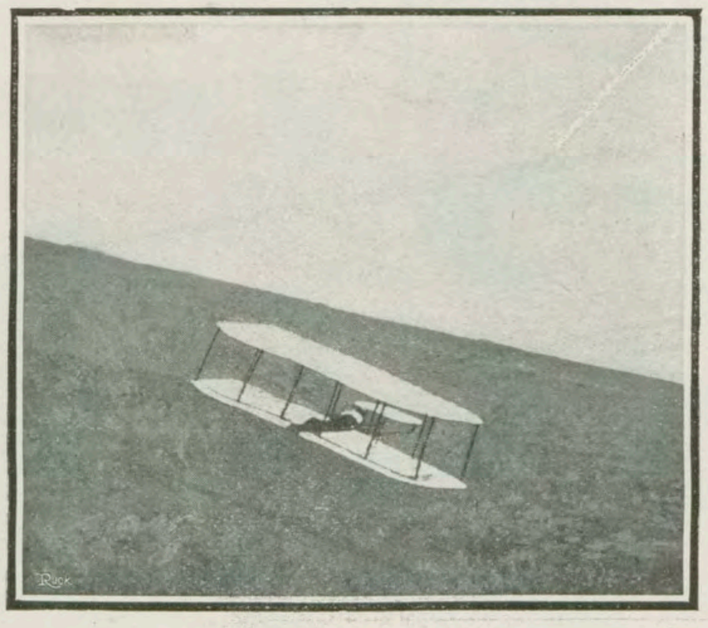
Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

Wilbur le mauvais prophète ✍ Jours de découragement ✍ A la recherche du bon moteur ✍ Premiers vols mécaniques ✍ Une date historique ✍ L'ère de la machine volante est venue ! ✍

Lors du banquet récemment donné à Paris, en son honneur, par l'Aéro-Club de France, Wilbur Wright raconta au cours de son speech une anecdote qui parut intéresser vivement les auditeurs.

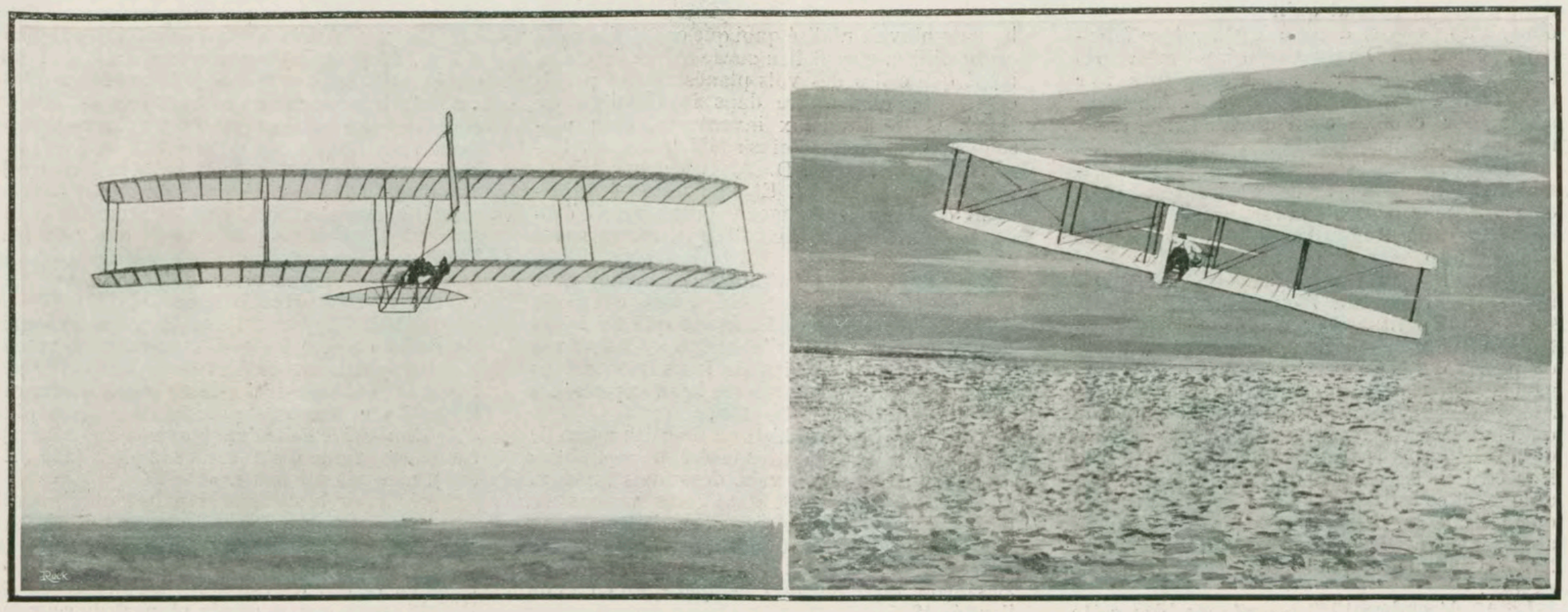
« Il y a relativement peu de temps, disait-il, j'exprimais un jour à mon frère cette opinion que nous étions encore loin d'avoir réalisé l'idéal poursuivi dans la conquête de l'air, et j'ajoutais que les hommes ne voleraient pas avant cinquante ans. Pourtant quelques mois plus tard, nous accomplissions à bord de notre aéroplane des distances qui paraissaient considérables. »

Cette déclaration pessimiste de Wilbur fut, sans doute, prononcée au cours d'une des périodes de découragement inhérente à une œuvre aussi terriblement ardue que celle entreprise par les deux frères. Mais, ce qui la rend beaucoup plus typique, c'est qu'au dire d'Orville, la période mentionnée par son frère dans la phrase désormais fameuse, n'était pas de cinquante ans, mais bien de mille ans!



Un vol des Wright en 1901.

De 1900 à 1903, les frères Wright essayèrent une suite de planeurs de modèles variés.



Orville Wright en 1902

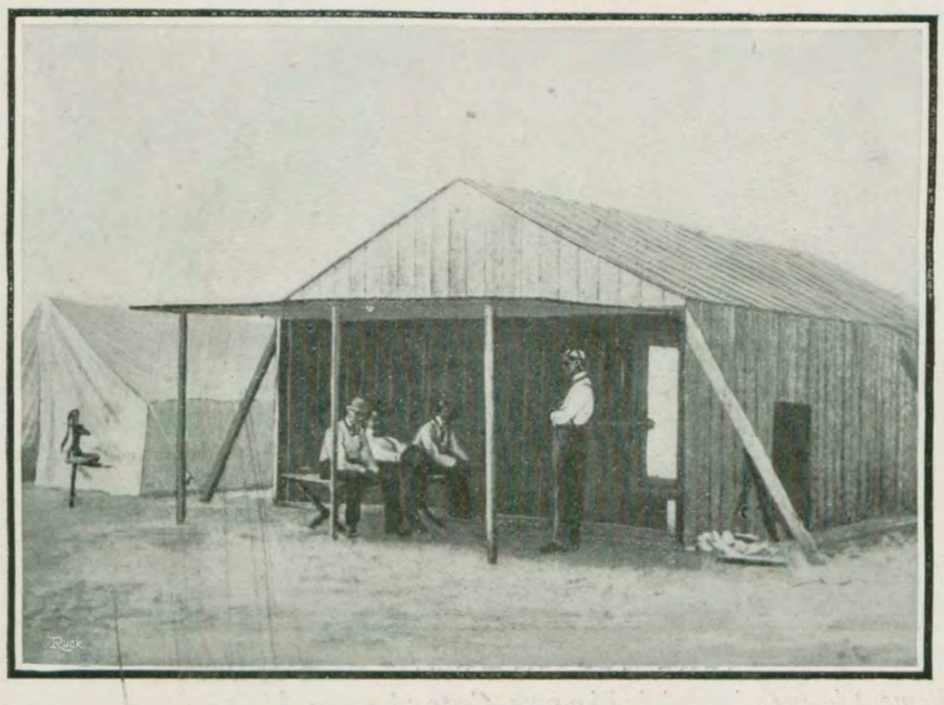
C'est cet appareil qui fut matché vers la fin de 1902, avec un planeur de Chanute.

Un quart de cercle à droite.

C'est en 1902 que les inventeurs ajoutèrent à leur appareil un gouvernail vertical de direction et commencèrent à décrire des arcs de cercle.

Cela fait paraître l'anecdote plus curieuse encore, et démontre bien que tout ne fut pas rose, dans l'apprentissage d'hommes oiseaux entrepris par les deux frères. Que de moments de découragement, que de rebuffades, sinon d'affronts ne durent pas surmonter nos deux héros avant d'arriver à s'imposer de façon définitive à l'attention émerveillée de l'univers !

Sans aucun doute, une des étapes les plus dures à franchir fut celle à laquelle nous arrivons maintenant, c'est-à-dire à la transformation en aéroplane mû par une force mécanique, du simple « planeur » expérimenté avec le succès final relaté dans le précédent chapitre. Avec l'adjonction du moteur, les problèmes à résoudre devenaient en effet plus nombreux et plus compliqués que jamais. Il fallait d'abord s'assurer d'un type de moteur possédant les qualités requises, puis l'adapter aux nécessités du vol. Et l'on devine combien de détails, ayant pour la plupart une importance capitale, restaient à résoudre.



Le campement à Kitty-Hawk.

Sur les dunes désertes de Kitty-Hawk, les Wright avaient établi leur campement. Assis, au premier plan, M. Chanute.

Il n'en est pas qui réponde mieux à cette définition que la question du rendement des hélices, et aucune des parties de l'aéroplane n'a été plus minutieusement étudiée par les Wright que celle-ci, à laquelle ils attribuent d'ailleurs le plus clair de l'avance énorme par eux possédée sur tous leurs émules. Voici d'ailleurs ce qu'eux-mêmes écrivaient récemment à ce sujet :

« Nos tables nous rendaient le dessin des ailes facile, et, comme les hélices propulsives étaient de simples surfaces animées d'un mouvement hélicoïdal, nous ne prévoyions de ce côté aucune difficulté. Nous avions espéré obtenir des ingénieurs des constructions navales la théorie des hélices propulsives et, par une simple application de nos tables de pression de l'aile à leurs formules, pouvoir dessiner des propulseurs aériens appropriés à nos vues. Mais, autant que nous pûmes nous renseigner, les ingénieurs des constructions navales ne possédaient que des formules empiriques, et le fonctionnement exact des hélices propulsives était toujours resté aussi obscur après un siècle d'emploi.

« Comme nous n'étions pas en état d'entreprendre une longue série d'expériences pratiques pour découvrir un propulseur convenant à notre engin, il nous parut indispensable de nous faire, de la théorie de ses réactions, une idée assez précise pour être en état de le dessiner en partant uniquement du calcul.

« Ce ne fut qu'au bout d'un certain nombre de mois, et après avoir retourné à fond chaque partie du problème, que nous commençâmes à débrouiller les diverses réactions.

« Le bon rendement d'une hélice propulsive ne dépend pas d'une forme particulière ou spéciale et il n'existe rien de semblable à une hélice *optimum*. Un propulseur qui fournit un rendement dynamique élevé sur une machine donnée peut être absolument détestable avec une autre.

« Le propulseur devrait, dans chaque cas, être dessiné pour satisfaire aux exigences spéciales de la

(1) Voir les nos 548 et suivants.

machine à laquelle on l'applique. Nos premiers propulseurs, construits uniquement d'après le calcul, nous donnèrent un travail utile égal à 66 0/0 du travail dépensé. C'était un résultat supérieur d'un tiers environ à celui obtenu par Maxim ou Langley. »

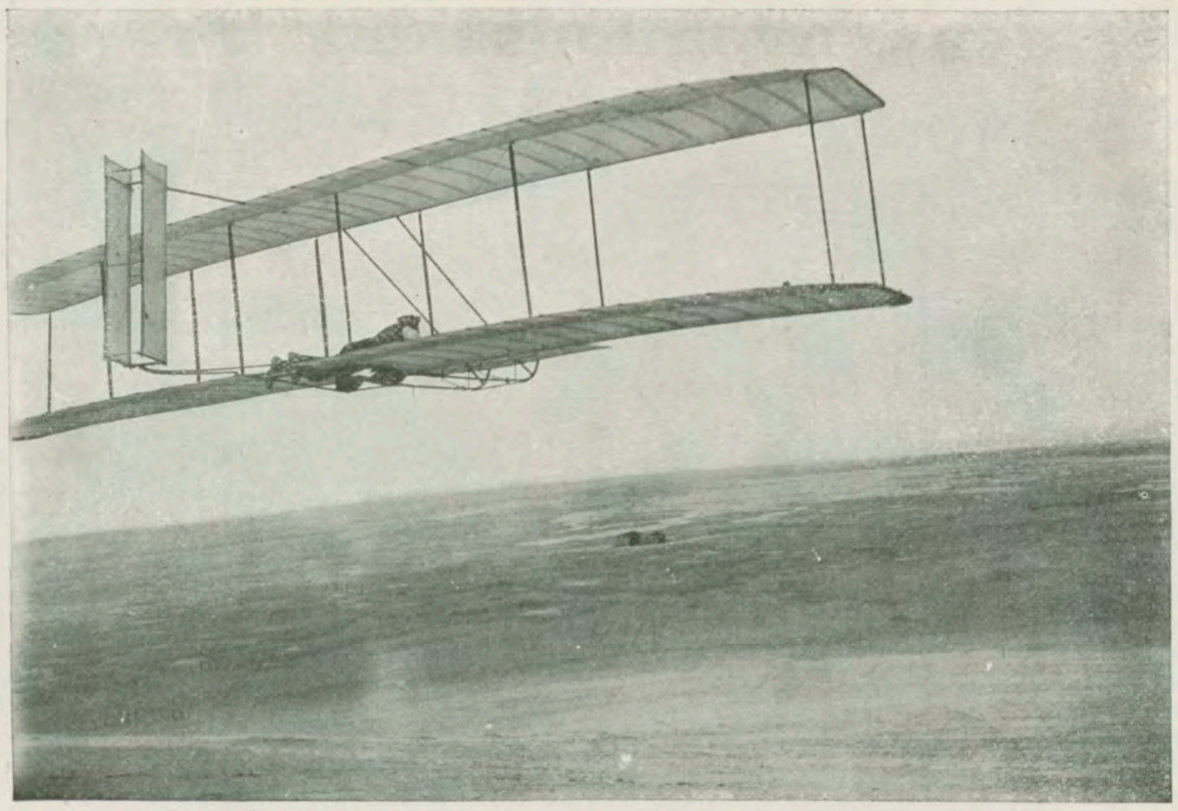
Comme nous l'avons dit déjà, c'est vers la fin de 1902 que les frères Wright avaient décidé de diriger désormais leurs études vers la construction des aéroplanes à moteur. Leur premier soin fut d'écrire à toutes les fabriques américaines d'automobiles ayant une importance quelconque pour leur demander les prix et les devis d'un moteur répondant aux spécifications par eux arrêtées. Le résultat de ces démarches fut décourageant au possible, et eût suffi pour rebuter quelqu'un de moins persévérant et de moins tenace que ne l'étaient les deux frères. Un certain nombre de fabricants consultés refusèrent en effet de s'occuper d'une commande d'un genre si spécial qu'il était, d'après eux, destiné à gêner leur fabrication courante. D'autres ne prirent même pas la peine de répondre. Enfin, le reste fit savoir qu'il était de toute impossibilité de fabriquer un moteur comme celui dont on leur soumettait les plans.

Après plusieurs semaines d'un découragement très explicable, les deux frères tombèrent d'accord pour ne pas abandonner la partie, à un moment où leur ardente foi d'apôtre leur donnait à penser qu'ils touchaient au but. Surmontant des difficultés sans nombre, ils se mirent résolument à l'ouvrage, et, dans la solitude du petit atelier de bicyclettes, construisirent eux-mêmes le moteur rêvé, à l'aide de pièces qu'ils se procuraient à droite et à gauche. On devine qu'avec des moyens aussi rudimentaires, la tâche ne fut pas facile, et qu'il fallut tout l'esprit de suite et l'ingéniosité de nos deux héros pour la mener à bien. Mais leur être entier était alors tendu vers un but unique, et ce fut dans la solitude d'un magasin que les clients, devenus presque des gêneurs, abandonnaient de plus en plus, qu'ils travaillèrent avec une foi que les obstacles semblaient exalter.

Le 17 décembre 1903 — retenez bien cette date, car elle est appelée à figurer dans l'histoire — le premier aéroplane muni d'un moteur mécanique, quittait le sol pour la première fois. A bord de l'appareil se trouvait Orville Wright, et la photographie extrêmement curieuse de cet extraordinaire événement montre que l'aviateur était non pas assis, comme c'est le cas actuellement, mais littéralement couché sur le ventre.

Contre un vent dont la vitesse officiellement mesurée fut reconnue comme étant de 24 milles (39 kilomètres) à l'heure, l'aéroplane exécuta d'abord un vol de 12 secondes. Le même jour, trois autres vols furent effectués, dont le plus long dura 59 secondes, pour un parcours de 260 mètres environ.

Ces expériences véritablement extraordinaires, si l'on songe qu'elles se passaient à une époque où nul autre être humain n'avait réalisé quoi que ce fût dans cet ordre d'idée, eurent lieu sur le même emplacement que celles des vols planés décrits précédemment, c'est-à-dire dans la Caroline du Nord. Outre les deux inventeurs, cinq personnes en furent témoins : MM. John M. Daniels, W. S. Dough, D. A. Etheridge, W. C. Brinkley, John Ward. Et l'on reste véritablement confondu en songeant qu'un pareil événement pût, dans ces conditions, rester secret aussi longtemps !



Un vol plané en 1903.

Ces vols durèrent de 45 secondes à 1 m. 10 s. Dans le fond, on aperçoit le campement des inventeurs et l'Océan.

Les expériences continuèrent ensuite, avec des progrès parfois insensibles, mais continus, durant toute cette année, avant que les frères Wright eurent décidé d'abandonner les dunes de Kitty-Hawk, témoins de leurs débuts dans la carrière, et de poursuivre leurs expériences aux portes mêmes de Dayton,

Avant d'aborder l'histoire de cette nouvelle période, il ne sera pas sans intérêt de reproduire ici le récit détaillé des vols, désormais fameux, du 17 décembre 1903, dont nous venons de parler. Voici cette relation telle qu'elle fut faite par les frères Wright eux-mêmes, dans une lettre adressée par eux à notre confrère Georges Besançon, directeur de l'*Aérophile*, au cours de l'année 1905.

« Les départs eurent lieu au niveau des dunes, à peu près à 200 pieds (60 mètres) à l'ouest de notre camp, situé à un quart de mille (400 mètres) au nord de la colline de sable de Kill-Devil (comté de Dure, Caroline du Nord).

« Le vent, au moment des expériences de vol, avait une vitesse de 27 milles à l'heure (43 kilom. = 12 mètres par seconde) à 10 h. 30, et de 24 milles (39 kilom. = 10 m. 70 par seconde), à midi, ainsi que l'a enregistré l'anémomètre de la station météorologique de Kitty-Hawk, placé à 9 m. 20 au-dessus du sol.

« Nos constatations particulières, faites avec un anémomètre de poche, à une hauteur de quatre pieds (1 m. 20), nous ont indiqué une vitesse de 22 milles (35 kilom. = 9 m. 72 par seconde) au moment de la première expérience, et de 20 milles 1/2 (33 kilom. = 9 m. 20 par seconde) au moment de la dernière.

« Le départ était donné juste contre le vent. Chaque fois, l'appareil se mit en marche par ses propres moyens, sans l'aide d'une impulsion première ni d'aucun secours. Après un parcours de 40 pieds (12 m. 25 environ) sur une voie à un seul rail qui le maintenait à 8 inches (0 m. 20) au-dessus du sol, la machine quitta la voie et, sous la direction de l'expérimentateur, s'éleva en biais dans l'air jusqu'à ce qu'elle eût atteint une hauteur de 8 ou 10 pieds (2 m. 50 à 3 mètres).

« Il avait été décidé préalablement, pour la sécurité des opérateurs. que les premiers essais seraient faits aussi près du sol que possible. L'élévation choisie était à peine suffisante pour permettre de manœuvrer dans un vent aussi violent et sans connaissance préalable de la conduite de l'appareil. Aussi, la première expérience fut courte ; les essais suivants augmentèrent rapidement de durée, et, au quatrième, le voyage eut une durée de *59 secondes*, durant lesquelles la machine parcourut un peu plus *d'un demi-mille dans l'air* (environ 800 mètres), franchissant une distance de 852 pieds (260 mètres), mesurés sur le sol. »

Après avoir lu ce récit si palpitant d'intérêt dans sa simplicité, on se demande comment il put se faire que, non seulement la masse soit encore demeurée longtemps sceptique en ce qui concerne les performances de Wright, mais encore que la plupart de ceux les mieux placés pour être au courant, refusèrent avec énergie de tenir comme authentique la moindre parcelle de ce qui précède. Combien, parmi les admirateurs d'aujourd'hui, tinrent pour mensonges tous les récits qui furent faits !

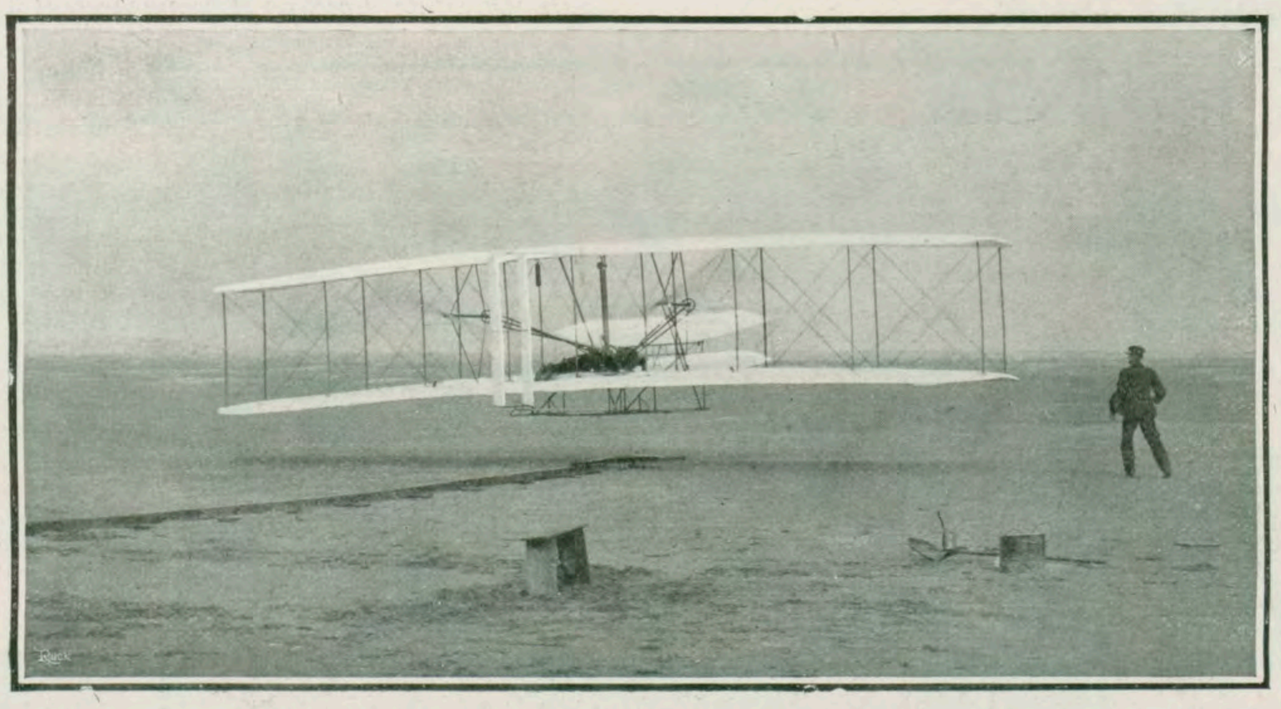
Pourtant, les frères Wright, eux, croyaient, et croyaient aveuglément. Quelle meilleure preuve en donner que cette phrase admirable par laquelle se termine le récit de leurs fameuses expériences de décembre 1903. Ecoutez : « Quand ces points furent définitivement établis, nous avons plié nos bagages et sommes retournés chez nous, sachant bien que l'ère de la machine volante était enfin venue ! »

L'ère de la machine volante était venue !

Et nous sommes en 1903 !

A suivre.)

VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.



Le premier vol avec moteur (7 décembre 1903).

Voici réellement le premier vol de l'homme. Cette photographie a été prise au moment où la machine venait de quitter le sol, marchant contre le vent à près de 40 kilomètres à l'heure. On remarquera la position couchée du conducteur.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.